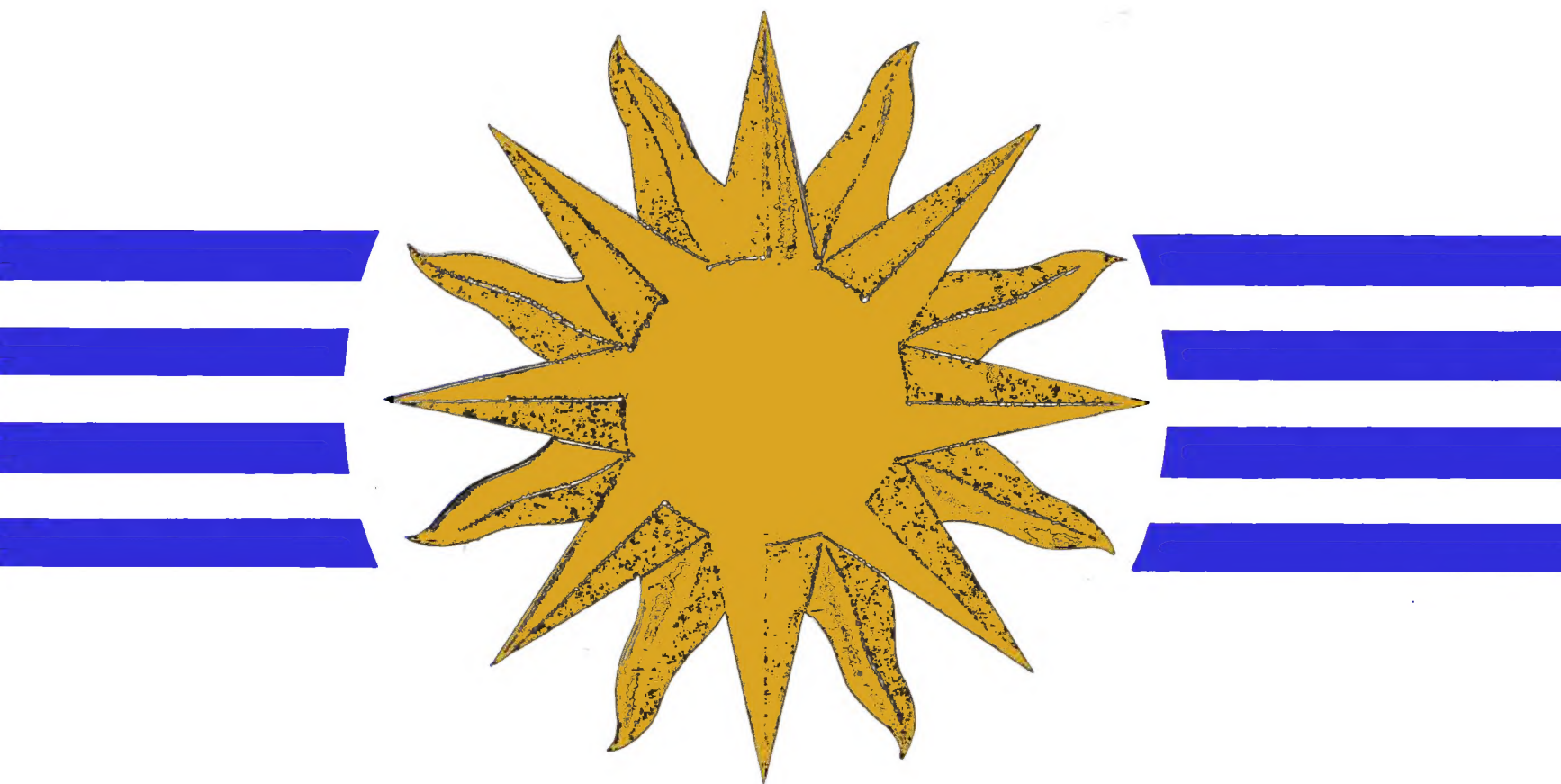




LIBRO DEL SESQUICENTENARIO DE

1830

TOMO I

REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

LIBRO DEL SESQUICENTENARIO DE

1830

TOMO I

Autores:

FERNANDO O. ASSUNÇÃO

JOSE Ma. TRAIBEL

WILFREDO PEREZ MARTINEZ

FEDERICO REILLY

ALFREDO TESTONI

WALTER R. SANTOS

LEONARDO VERTIZ

NELSON PERAZZA

JUAN DEFFEMINIS ROSPIDE

Asociación “1830”

**HOMENAJE A LA
REPUBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY
EN LOS
CIENTO CINCUENTA AÑOS
DE SU
VIDA INSTITUCIONAL**

Autoridades Nacionales

Señor Presidente de la República

Dr. Aparicio Méndez

Señor Comandante en Jefe del Ejército

Teniente General Luis V. Queirolo

Señor Comandante en Jefe de la Armada

Vice Almirante Hugo L. Márquez

Señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea

Teniente General (Av) Raúl J. Bendahan

Señor Presidente del Consejo de Estado

Dr. Hamlet Reyes

Ministros

10 / V / 1980

Ministro del Interior: General Manuel J. Núñez
Ministro de Relaciones Exteriores: Señor Adolfo Folle Martínez
Ministro de Economía y Finanzas: Contador Valentín Arismendi
Ministro de Defensa Nacional: Doctor Walter Ravenna
Ministro de Educación y Cultura: Doctor Daniel Darracq
Ministro de Transporte y Obras Públicas: Ingeniero Eduardo J. Sampson
Ministro de Industria y Energía: Ingeniero Francisco Tourreilles
Ministro de Trabajo y Seguridad Social: Doctor Carlos Alberto Maeso
Ministro de Salud Pública: Doctor Antonio Cañellas
Ministro de Agricultura y Pesca: Ingeniero Agrónomo Juan C. Cassou
Ministro de Justicia: Doctor Fernando Bayardo Bengoa
Secretario de Planeamiento, Coordinación y Difusión:
Brig. Gral. (Av.) José D. Cardoso

Consejo de la Nación

10 / V / 1980

REYES, Dr. Hamlet
ALVAREZ DE SILVA LEDESMA,
Dra. Aurora
ARANCO, Gral. Pedro J.
ARCOS PEREZ, Dr. Mario
BALLESTRINO, Gral. Alberto
BENDAHAN, Tte. Gral. (Av.) Raúl J.
BENIA COMAS, Dr. Orlando
BONELLI, Gral. Julio C.
BORAD, Brig. Gral. Jorge A.
BRUN CARDOSO, Prof. José Carlos
BUADAS, Brig. Gral. Manuel E.
BUGALLO, Dr. Marcial
CARDOZO, Brig. Gral. José D.
COPPETTI, Ing. Mario Jorge
CRISPO AYALA, Ing. Eduardo
DE LA FUENTE, Gral. Germán A.
ESPINOLA, Dr. Julio C.
FEOLA, Gral. Alfonso D.
FRANÇA, Dr. José Francisco
GARCIA CAPURRO, Dr. Federico
GRUSS, Ing. Quím. Bertrand
HARRIET, C/A Enrique
HONTOU, Gral. Boscan
INVIDIO, C/A Rodolfo
LABORDE BERCIANOS, Dr. Jorge E.
LINARES BRUM, Gral. Hugo

MACHADO, Brig. Gral. Walther
MARQUEZ, V/A Hugo
MEDINA, Gral. Hugo M.
NICOLICH, Arq. Gustavo
NUÑEZ, Gral. Manuel J.
PAMPILLON, Brig. Gral. Hebert R.
PATERNO, Dr. Francisco
PATOCCHI, Dr. Willy
PAULOS, Gral. Iván S.
PRADERI, Ing. Eduardo
QUEIROLO, Tte. Gral. Luis V.
RAIMUNDEZ, Gral. Abdón
RAPELA, Gral. Julio C.
RAVERA GIURIA, Dr. Rafael
RIVERO, Cr. Pedro P.
RODRIGUEZ LARRETA, Dr. Daniel
RODRIGUEZ MARGHIERI, Cr. Alberto
SANGURGO, C/A Francisco
SERE DEL CAMPO, Ing. Agr. Jorge
SIQUEIRA, Gral. José M.
TRINIDAD, Gral. Yamandú
VADORA ROZIER, Prof. José Luis
VIANA REYES, Dr. Enrique

SIMONETTI, Nelson. Secretario
WALLER, Julio A. Secretario Administrativo

LA NACION
Y EL
ESTADO

SINTESIS GEOGRAFICA

La República Oriental del Uruguay se encuentra situada entre los paralelos 30° y 35° de latitud sur y entre los meridianos 53° y 58° de longitud occidental, (respecto del meridiano de Greenwich).

Con respecto a la posición geográfica la República Oriental del Uruguay está situada en la zona subtropical austral del Continente Sudamericano, ocupando su territorio la parte oriental de la costa Atlántica. Topográficamente estamos ubicados en la zona de transición de las mesetas brasileñas a las llanuras pampeanas.

LIMITES

La República Oriental del Uruguay limita con la República Federativa del Brasil al N. y NE. y con la República Argentina al S y O. Completa su contorno por el E. el "frente oceánico".

1) La frontera con la República Federativa del Brasil quedó establecida en sus líneas fundamentales por el Tratado de Río de Janeiro del 12 de octubre de 1851; posteriormente fue complementada por diversos acuerdos que le han introducido algunas modificaciones. Entre ellos sobresalen el Tratado de 1909, que fija los límites del Río Yaguarón y la Laguna Merín y el acuerdo del 21 de julio de 1972 que establece los límites de la barra del Chuy y del frente lateral marítimo. La línea divisoria sigue en general la dirección NO - SE, abarcando una frontera compleja desde la desembocadura del Cuareim en el Río Uruguay hasta la del Chuy en el océano Atlántico. Esta línea demarcatoria se divide en los siguientes sectores: a) sector del Cuareim; b) sector de la Cuchilla de Haedo y de Santa Ana; c) sector de la cañada del Cementerio al arroyo de la Mina; d) sector del Yaguarón; e) sector de la Laguna Merín; f) sector de la angostura del Chuy.

2) La frontera con la República Argentina está configurada por el río Uruguay desde la boca del Cuareim al O y por el estuario platense al S. La división de las superficies de aguas del Uruguay y del Plata fue resuelta por convenios bilaterales, suscriptos el 7 de abril de 1961 y el 19 de noviembre de 1973.

AREAS GEOGRAFICAS

Area total	317.648 Km. ²
Area terrestre	176.215 Km. ²
Area de aguas jurisdiccionales de la Laguna Merín	1.031 Km. ²
Area de aguas jurisdiccionales del Río de la Plata	15.240 Km. ²
Area de aguas jurisdiccionales del Mar Territorial	125.057 Km. ²
Area insular en el Río Uruguay	105 Km. ²

RELIEVE

El paisaje general de nuestro territorio es de llanuras onduladas. Estas ondulaciones, poco elevadas, que raramente sobrepasan los 300 m. son alargadas y ramificadas, de forma por lo regular ancha y redondeada con suaves pendientes. Son conocidas con el nombre de cuchillas.

Estas cuchillas son los "interfluvios" que corren en dirección longitudinal a los valles excavados por los cursos fluviales; limitan sus cuencas y dividen el curso de las aguas. Entre las cuchillas tenemos una superficie de valles anchos de suave pendiente y generalmente de fondo plano. A una extendida y ramificada red hidrográfica corresponde un sistema orográfico denso y muy ramificado de cuchillas divisorias o "interfluvios". Este suave paisaje de nuestro territorio es una penillanura o llanura erosiva.

La erosión continuada en sucesivos períodos geológicos, ha nivelado el relieve original, aplanándolo hasta formar una llanura ondulada en que las eminencias del terreno corresponden a las rocas más resistentes a la acción devastadora de la erosión.

La penillanura abarca casi la totalidad del territorio nacional y se extiende más allá de nuestras fronteras. Su uniformidad está quebrada por la diversa estructura de las capas geológicas. De acuerdo con ello se han establecido tres unidades geomorfológicas perfectamente diferenciadas.

1) La penillanura cristalina. La mayor superficie del territorio está ocupada por la penillanura cristalina, extendiéndose por las regiones oriental y meridional. Aquí se destacan rocas muy resistentes (granitos, gneisses, etc.) que forman el llamado basamento cristalino, que determina la existencia de la zona de mayor altura y las regiones de relieve más accidentado. Las líneas son redondas en los granitos y gneisses y dentadas o crestadas en las cuarcitas, de mayor resistencia.

En la región oriental la existencia de rocas metamórficas y volcánicas muy resistentes ha determinado un paisaje de líneas muy accidentadas, caracterizado por sierras y asperezas rocosas. Se le conoce como la región de las serranías. La sierra es una sucesión alineada de cerros soldados por la base, pero con destacadas cimas rocosas, que le dan el característico aspecto de dientes de sierra. Las pendientes son bastante abruptas y las cimas por lo general agudas. (Sierra de las Animas, de Minas, de Carapé). La formación irregular de salientes rocas o cerros sin ordenación longitudinal es conocida con el nombre de asperezas. La conformación del terreno es muy quebrada y son numerosos los afloramientos rocosos (Asperezas de Alferez, de Sepulturas, de Polanco).

En las cuchillas graníticas es dable observar la descomposición contigua a las fisuras que divide a la roca preexistente en grandes bloques formando acumulaciones rocosas que se denominan "mares de piedra".

2) La penillanura sedimentaria. Esta unidad geomorfológica está localizada en la región NE, ocupando una superficie menos extensa que la anterior. Sucesivas capas de arenisca han opuesto menos resistencia a la erosión y las formas son más aplanadas y de menor altura, las cuchillas y cerros testigos, que se presentan aislados, son mesetiformes.

3) La penillanura basáltica. Ocupa una superficie bastante extendida en la región NO del territorio. Las napas basálticas recubren las areniscas; ambas presentan una suave inclinación hacia el oeste.

El ciclo erosivo de la penillanura ha quedado interrumpido por movimientos geológicos de levantamiento, que determinan el ahondamiento de los valles.

Las zonas periféricas de la penillanura están rodeadas por llanuras de acumulación que han mantenido su formación horizontal. Estas planicies son costeras o litorales y se las distingue con los nombres de llanura litoral o atlántica, llanura platense y llanura litoral..

TOPOGRAFIA

La depresión central abarcada por el curso del Río Negro divide al

territorio nacional en dos regiones topográficas. Al N del Río Negro está el sistema de la Cuchilla de Haedo que se extiende por el N y el NO y al S y E el sistema de la Cuchilla Grande.

Sistema de Haedo. Ocupa la casi totalidad de la superficie de la penillanura sedimentaria y la cuesta basáltica; se distingue por la disposición mesetiforme de las cuchillas.

La alineación principal está constituida por la Cuchilla de Haedo que más al N se denomina Cuchilla Negra. Su dirección es NNE - SSO.

La cuchilla de Santa Ana, masa tubular de areniscas, forma la divisoria por el N de la cuenca del Tacuarembó y sigue una línea de dirección NO - SE.

Sistema de la Cuchilla Grande. Comprende la superficie total de la penillanura cristalina. Se la puede dividir en tres sectores: septentrional, cuyas mayores altitudes se presentan en la Sierra de Aceguá; central, que culmina en la Sierra de Sosa y austral con la Sierra de Minas y Sierra de las Animas.

Las costas. Nuestras costas presentan en general la característica de costa llana, pero sin embargo se distinguen por su heterogeneidad, debido a la variada geología que ocupan. Por eso las podemos dividir en tres secciones:

1) Costa platense. La misma va desde la Punta Martín Chico a la Punta Espinillo. Dirección O - E. Costa bastante regular corresponde a las capas sedimentarias recientes; aflorando sólo el basamento de cristalino en la Punta Martín Chico, en la península de La Colonia y en la Punta Espinillo. Las capas sedimentarias han sido levantadas originando la barranca alta, con muy fuerte pendiente y casi continua que caracteriza a esta sección.

2º) Costa de transición o intermedia. Abarca la franja comprendida entre Punta Espinillo y Punta del Este. Sigue la dirección O-E. Se caracteriza por una sucesión de arcos arenosos limitados por puntos pedregosos. Esta costa es sumamente pintoresca y sus numerosos balnearios, con privilegiadas playas, han adquirido una importancia turística internacional.

3º) Costa Oceánica. Se extiende desde Punta del Este hasta el Chuy. Es de trazado poligonal, con extensas y amplias playas casi rectilíneas, enclavadas entre puntas rocosas distantes unas de otras. Estas puntas están acompañadas de islotes y arrecifes rocosos. La dirección general de la costa es SO - NE.

HIDROGRAFIA

Toda la red fluvial de Uruguay pertenece a una vertiente única, la del Océano Atlántico. De una manera directa o indirecta todas las aguas van a desaguar en aquel océano. Incluso las aguas de la Laguna Merín ya que ésta por intermedio del Río San Gonzalo (en el Brasil) vierte el exceso hídrico en la Laguna de los Patos, que se comunica con el Atlántico.

Dentro del territorio podemos distinguir cuatro grandes cuencas:

1) Cuenca de la Laguna Merín u Oriental. Forma parte de una red hídrica más extensa que se continúa al N en territorio brasileño y que vierte aguas al sistema lacustre Patos-Merín. Tiene su límite occidental en las alturas de la Cuchilla Grande, que hace un gran arco con la concavidad hacia el E. En su base se extiende una amplia llanura sedimentaria de escasa altura y débil pendiente. Numerosas corrientes descienden de aquellas alturas sobre todo del Macizo de Olimar y de las Sierras de Minas, convergentes hacia un colector principal que es el Cebollatí. Otros ríos menores —Yaguarón, Tacuarí, San Luis, etc.— desembocan directamente en dicha laguna. En épocas de lluvia se desbordan y ocupan considerables superficies de bañados.

2º) Cuenca del Uruguay u Occidental. Forma parte de una red hídrica que ocupa superficies más extensas, que abarcan Brasil y Argentina. Está limitada al E por la Cuchilla de Haedo y al S del Río Negro por la Cuchilla Grande del Oeste. La Cuesta de Haedo determina la dirección de los afluentes. La red fluvial de estos afluentes, es poco ramificada y de cursos paralelos. (Cuareim, Arapey, Daymán, Queguay). Al sur del

Río Negro, las vertientes son más cortas, destacándose el San Salvador y el Arroyo de las Vacas.

3°) Cuenca del Río Negro o Central. Es una subcuenca de la anterior, puesto que el Río Negro vierte sus aguas en el Río Uruguay. Está limitada por la Cuchilla Grande al E, la de Haedo al O y la Cuchilla Grande del Oeste al Sur. Una pequeña parte de esta subcuenca, con las nacientes del río penetra en territorio brasileño. El tramo superior de la cuenca corresponde a la penillanura sedimentaria; en ella la principal vertiente del Río Negro es el Río Tacuarembó, el más importante en su margen derecha. En la opuesta lo es el Río Yí, cuya cuenca está limitada por la Cuchilla Grande del Oeste y la Cuchilla Grande del Durazno; este río se extiende en la penillanura cristalina.

4°) Vertiente austral. Corresponde a las pendientes meridionales de la Cuchilla Grande del Oeste y de la Cuchilla Grande del Este, que forman las divisorias de la cuenca del Río Negro y de la Laguna Merín, respectivamente. Entre las cuencas fluviales que componen el sistema que vierte sus aguas en el Río de la Plata se destaca el Río Santa Lucía. Se conoce con la denominación histórica de Río de la Plata a la corriente fluvial de la costa sudeste del Continente Americano. Está limitado en su margen septentrional por nuestro territorio y en la margen austral por la República Argentina. Sus aguas proceden de una extensa cuenca (Cuenca Platense) y ocupa una superficie de 4.350.000 km.² El estuario platense se extiende desde un frente interior o fluvial hasta un frente exterior u oceánico limitado por la línea que une Punta del Este con el Cabo San Antonio en la República Argentina. En la costa oceánica la acumulación arenosa forma barreras, que represan las vertientes, dando formación a una serie de lagunas.

FLORA

La pradera gramígena ocupa el 90% de la extensión del territorio nacional, pero en algunos espacios en donde el ambiente ecológico se modifica, la vegetación presenta formas diversificadas y la pradera es sustituida por otras formaciones vegetales adaptadas al medio. Ellas corresponden al monte, al palmar, al bañado y al arenal. Podemos dividir las zonas de nuestra vegetación arbórea de acuerdo con su alejamiento de la orilla de los ríos y la consiguiente disminución de la cantidad de agua disponible. De acuerdo con este criterio tenemos 1°) árboles con contacto directo con el río (sarandí, sauce criollo y ceibo) 2°) árboles situados en zonas más marginales (algarrobo, espinillo, ñandubay y quebracho).

En la zona norte del País las mayores precipitaciones pluviales enriquecen la frondosidad de los montes, los árboles son de mayor talla y aparecen muchas especies que no existen en el sur (viraró, guaviyú, guayabo blanco, espino corona y palma chirivá).

En las márgenes del Río Uruguay y de sus principales afluentes se observa la forestación de especies misioneras que se han propagado siguiendo la dirección del río (ibirapitá, lapacho, timbó, ingá).

Al pie de las sierras tenemos el llamado monte serrano (tala, canelón, coronilla, laurel negro y tarumán). Con la altura las especies se empobrecen por la acción de los vientos, dándole lugar al matorral serrano espinoso (espina de la cruz y chilca del monte).

Los palmares aparecen en el litoral uruguayo, en el curso medio del Río Negro y especialmente en el departamento de Rocha. La planta de ombú característica de la región pampeana aparece extendida en todo nuestro territorio.

La acción del hombre para adaptar diferentes especies arbóreas a nuestro medio ha dado excelentes resultados como lo evidencian los magníficos bosques creados en distintas zonas del País, destacándose por su variedad de especies el de Punta Ballena (Maldonado).

FAUNA

La fauna autóctona se caracteriza por la escasez de mamíferos de gran talla, pero no así con los de menor tamaño. Entre los carnívoros tenemos: zorros gris y colorado, gatos monteses, zorrillo y algunos marsupiales como las comadrejas. Es muy numerosa la familia de los roedores: el carpincho que es el de mayor talla, el apereá y la nutria y el lobo de río. Existen armadillos, protegidos por una caparazón dorsal: tatú, peludos y mulita. Entre los ungulados se destacan el guazubirá y el venado.

Integran la fauna ictícola del Uruguay unas 350 especies distribuidas en alrededor de 215 géneros y en 100 familias. En el medio de agua dulce abundan las tarariras, bogas, bagres, toritos, vieja de agua, anguilas, pejerreyes, lisas, anchoítas, corvinas, lenguados, congrios, sábalo, dorados, surubies y paties. A consecuencia de las variaciones de salinidad el Río de la Plata tiene una población ictiológica integrada por elementos de varios orígenes ecológicos, cuya proporción queda afectada por las variantes zonales y temporales de aguas dulces y oceánicas. Un grupo destacado de sus pobladores son especies o familias de peces con gran tolerancia al cambio de salinidad como la familia de las corvinas, de pejerreyes, de lisas, de chuchos y rayas, de pámpanos y lenguados, las formas juveniles de los cazones y las anchoas y las sardinas en los períodos de cría. Contra el fondo oceánico, a profundidades entre 20 y 200 metros viven poblaciones elevadas de corvinas, pescadillas, brótolas, merluzas, rubios, meros, chanchitos, rayas y chuchos. En las áreas superficiales alejadas de la costa oceánica viven peces pelágicos de numerosas familias, como grandes tiburones y martillos, anchoas, voladores, atunes y espadas; los peces de este habitat sólo accidentalmente llegan a las orillas de nuestras playas.

En nuestra fauna marina entre los crustáceos se destaca el grupo de los peneidos (langostinos). En los moluscos dentro de la clase de los bivalvos abundan las almejas, los mejillones y los berberechos. En la clase de los cefalópodos se encuentran algunas especies de pulpos y calamares. No es difícil hallar en nuestras playas numerosas especies de gasterópodos como así también algunos equinodermos.

Los reptiles marinos están representados en nuestras aguas únicamente por un orden, quelonios, que comprende las tortugas.

El lobo marino que procede de las aguas frías del Atlántico visita nuestras cálidas costas y viene a procrear en nuestra Isla de Lobos.

La casi totalidad de nuestra fauna de batracios corresponde al orden anuros.

En Uruguay sólo cuatro especies de ofidios son realmente peligrosas para el hombre, pero de acuerdo con sus hábitos las mordeduras fatales son casi excepcionales.

La fauna de artrópodos del Uruguay es la que corresponde a una zona hemisférica templada. Nuestra fauna de lepidópteros no es brillante y espectacular como la de los trópicos, pero tenemos especies muy hermosas, como la gran mariposa blanca de los coronillas que frecuenta nuestros montes nativos, o la de burucuyá, que tiene manchas plateadas en la parte inferior de las alas.

Las aves son numerosísimas y de gran variedad de especies. Abundan en las lagunas y bañados en donde se destacan patos, garzas y cigüeñas. El Ñandú o avestruz americano, que es nuestra ave de mayor tamaño, el tero, la perdiz y la martineta son muy frecuentes en el País. Tenemos una gran variedad de pájaros, muchos de ellos con hermoso plumaje o canto sonoro. Entre las aves marinas se destacan las gaviotas y gaviotines.

Los ganados vacuno, ovino y caballar que hoy pueblan las praderas del País, fueron introducidos por nuestros colonizadores españoles y se han adaptado perfectamente a las condiciones ecológicas del medio, constituyendo el pilar de nuestra economía.

DIVISION POLITICA

Nuestro País se encuentra dividido en 19 departamentos, que de acuerdo con la Constitución de la República poseen determinado grado de autonomía. La región noroeste comprende los departamentos de Artigas, Salto, Paysandú y Río Negro; sus respectivas capitales son: Artigas, Salto, Paysandú y Fray Bentos. La región norte comprende los departamentos de Rivera y Tacuarembó; sus respectivas capitales son: Rivera y Tacuarembó. La región este comprende los departamentos de Cerro Largo, Treinta y Tres, Lavalleja, Maldonado y Rocha; sus respectivas capitales son: Melo, Treinta y Tres, Minas, Maldonado y Rocha. La región centro-sur comprende los departamentos centrales de Durazno, Flores y Florida, con Durazno, Trinidad y Florida como capitales; el departamento de Soriano, cuya capital es Mercedes, en el litoral del Uruguay; los departamentos platenses de San José, Canelones y Montevideo, con San José, Canelones y Montevideo como capitales, siendo esta última la capital de la República; el departamento de Colonia en la articulación del litoral del Uruguay y del Platense cuya capital es Colonia.

La ciudad de Montevideo. Esta ciudad, capital de la República, fue fundada en 1724 por el gobernador Bruno Mauricio de Zavala en nombre de España. Está ubicada en parte sobre una península pedregosa al oriente de una amplia bahía a orillas del Plata, dominada por un cerro de 149 metros de altitud, al que la ciudad debe su nombre. Sobre dicha península se desarrolla la Ciudad Vieja, que al ensancharse a partir de la Plaza Independencia da lugar a la confluencia de su edificación comercial alrededor de su arteria principal, la avenida 18 de Julio. La ciudad se extiende en forma de abanico, siguiendo la dirección de las rutas camineras de acceso a la planta urbana y a lo largo del litoral costero este en donde se encuentran los barrios residenciales de Pocitos, Buceo, Malvín y Carrasco. En dirección opuesta, del otro lado de la bahía, se levanta la Villa del Cerro. Una pintoresca rambla costanera bordea la ciudad a lo largo del litoral platense y carreteras y líneas férreas parten de Montevideo a todos los lugares poblados del interior del país.

En el aspecto funcional Montevideo se caracteriza por su febril actividad portuaria, comercial, industrial y cultural, siendo a la vez la sede de los poderes del Estado. Posee numerosos monumentos y espacios verdes, destacándose en su edificación el Palacio Legislativo, construido con hermosos mármoles, pórfidos y granitos nacionales.

POBLACION

El primer cálculo general sobre la población del Uruguay se remonta al año 1793 y fue hecho por orden de Félix de Azara arrojando un resultado de 30.685 habitantes. Los padrones anteriores a esa fecha están referidos a la población de la ciudad de Montevideo, dejando un vacío sobre los habitantes que residían en nuestra campaña.

Los aportes étnicos que constituyeron el núcleo central de nuestra primitiva población vinieron de la península ibérica. Mientras nuestro territorio dependió de la madre patria la población creció muy lentamente; pero una vez alcanzada la emancipación el torrente migratorio tuvo un peso decisivo en el incremento del número de nuestros habitantes. Esa corriente migratoria ha sido fundamentalmente española e italiana, siguiéndole en importancia la inmigración proveniente de otros países de Europa, occidental y oriental. Su residencia definitiva en el Uruguay se explica por el carácter democrático de las instituciones, a cuyo amparo todas las creencias son respetadas, todas las religiones se toleran y todos los hábitos y costumbres son admitidos a condición de encuadrarse en el respeto a la moral y la ley, causas determinantes de nuestro peculiar cosmopolitismo.

La República Oriental del Uruguay, según datos extraídos del último censo nacional (1975) cuenta con una población total que asciende a la cantidad de 2.817.254 habitantes. Esta cifra se discrimina por sexo de

la siguiente manera: 1.433.511 mujeres y 1.383.743 hombres. En cuanto a la radicación de la población, el citado censo, arroja la cifra de 1.245.888 habitantes para la ciudad de Montevideo y en el resto del País, 1.571.368. La densidad de habitantes de la República por km² es 16.0.

La estructura de la población por edades, en % es la siguiente:

Menores de 15 años 28.0

Entre 15 y 60 años 59.3

Mayores de 60 años 12.7

Crecimiento demográfico (por 1.000 habitantes)

Natalidad (por 1.000 habitantes) 20.5

Mortalidad (por 1.000 habitantes) 8.5

El índice de alfabetización (% en la población mayor de 7 años) es de 94.3

El idioma de nuestra población es el español.

CARTAS GEOGRAFICAS

Con la Jura de la Constitución, celebrada el 18 de Julio de 1830, se formaliza el reconocimiento de nuestra soberanía. Sin embargo, queda un largo camino para recorrer, a los efectos de poder darle plena efectividad a aquel acto autonómico nacido de la voluntad nacional.

Nuestro País, al igual que otras naciones del continente, carecía de estudios geográficos orgánicos, que le permitieran defender, con rigor científico, la naturaleza inalienable de su territorio. La obra habría que emprenderla y el hombre que acometió esa meritoria tarea fue el Gral. José María Reyes.

El Gral. José María Reyes era oriundo de la Provincia de Córdoba y llegó a nuestro país con las fuerzas de las Provincias Unidas, combatiendo hasta la paz de 1828 bajo las banderas Republicanas. Había cursado estudios en Buenos Aires destacándose desde joven por su aptitud en el estudio de las ciencias exactas. En 1817 fue distinguido con el grado de Alférez de Ingenieros, ascendiendo luego a Teniente, integró el cuerpo de artillería del ejército de Buenos Aires en la guerra civil de 1820. En 1821, 1822 y 1823 tuvo destacada actuación topográfica en el sur de la provincia de Buenos Aires. Los trabajos realizados por Reyes con motivo de la campaña de 1823 en la región de Sierra Ventana fueron recogidos por Pedro de Angelis en su valiosa colección documental. En la clase de ingenieros, Reyes actuó al lado de las fuerzas orientales, tocándole el honor de participar en la batalla de Ituzaingó, ascendiendo en el campo de batalla al grado de Sargento Mayor de Ingenieros.

En 1827 contrajo matrimonio con Manuela Petrona Villar, natural de San Carlos, afincándose en nuestro suelo. Reflejo fiel de sus competentes conocimientos es la memoria que en 1829 presentó al ministro Juan F. Giró, promoviendo la creación de un Departamento Topográfico. Su iniciativa resultó aprobada por el Gobierno, pasando a ocupar la Presidencia de la Comisión que regenteó dicho departamento, función que compartió con el cargo de Oficial Mayor del Ministerio de Gobierno y Relaciones Exteriores. Durante la presidencia de Rivera, en calidad de secretario de campaña de éste, recorrió con frecuencia el interior del país, recogiendo notas y observaciones topográficas. En 1834 fue ascendido a Coronel de Ingenieros. Ocupó interinamente en 1835 la cartera de Hacienda y en 1838 fue encargado de la misión diplomática que tenía por objeto negociar con el Imperio del Brasil el arreglo definitivo de nuestros límites y estipular la celebración del Tratado Definitivo de Paz. Ligado políticamente al general Manuel Oribe, desde 1838 Reyes participó en la prolongada contienda librada en ambos márgenes del Río de la Plata entre unitarios y federales. Durante el gobierno del Cerrito, redactó junto con Juan Francisco Giró y Eduardo Acevedo un reglamento general para la instrucción pública del Estado, continuando sin desmayo con el trabajo de ordenamiento de planos y mapas levantados en sus pacientes investigaciones sobre la geografía nacional.

Finalmente Reyes pudo materializar en una obra de verdadera en-

jundia, los trabajos que pacientemente había acumulado a lo largo de su fecunda actuación al frente del Departamento Topográfico, dando a publicidad en 1846, la primera carta geográfica de la República. En cuatro planchas realizadas por Albérico Isola, el original de Reyes fue publicado en Buenos Aires en 1846 por la litografía de Las Artes de Lucas Aldao.

Después de la paz de octubre de 1851 se incorporó a la vida activa, siendo designado para representar al Uruguay en los trabajos de demarcación de la frontera con el Brasil al frente de cuya comisión permaneció hasta 1858. Durante ese período completó in situ un sinnúmero de datos que le permitieron publicar en 1860 su inapreciable obra: "Descripción geográfica del territorio de la República Oriental del Uruguay".

En cuanto al origen de las fuentes utilizadas por Reyes para la confección de su carta geográfica, tenemos la seguridad de que éste desechó la consulta de los muy antiguos en razón de la ambigüedad de los datos en ellos recogidos. No pudo ocurrir lo mismo con las más recientes, debiendo señalar aquí como posibles fuentes de su obra: la colección de planos formada desde 1836 en el Departamento Topográfico de la República, los trabajos inéditos de los demarcadores españoles del Tratado de 1777, las observaciones astronómicas realizadas por la expedición Malaspina en 1789, la carta confeccionada en 1802 por José María Cabrer, segundo comisionado y geógrafo de la segunda partida demarcatoria de límites, el plano de la Banda Oriental firmado por el piloto de la Real Armada José Salazar, Comandante General de Marina del Apostadero de Montevideo, la carta que hacia 1815 trazó Miguel López Picor y las cartas de la República Oriental publicadas en 1835 y 1841 bajo la dirección de Arsène Isabelle y Aimé Roger. Pero es nuestra obligación advertir que todos estos mapas estaban plagados de innumerables errores por no haberse practicado una labor de relevamiento directo. Por otro lado la carta publicada por Reyes en 1846 anticipada por un trabajo suyo fechado en junio de 1834, es muy superior a todas las anteriores, teniendo como rasgo característico de su probidad científica una serie de lugares en blanco que corresponden a los sitios que Reyes no había podido visitar en sus minuciosas expediciones. Tampoco ocultó Reyes el origen de sus exhaustivas investigaciones. El mismo lo consigna en los siguientes términos: "Esfuerzos incesantes, perseverancia, y aún erogaciones continuas me dieron al fin la posesión de esos y otros trabajos, que agregados a los que practiqué durante la última guerra con el Imperio, me hicieron arribar después de algunos años de ininterrumpidas tareas, a la próxima terminación de la carta topográfica".

La carta geográfica de Reyes es un adelanto significativo para la época y prueba de ello es que durante muchos años las cartas geográficas de nuestro país no superaron a la que Reyes trazó y que los trabajos posteriores realizados con recursos y métodos más adelantados tuvieron en la carta de Reyes un punto de referencia obligado.

En relación con su "Descripción Geográfica del territorio de la República Oriental del Uruguay acompañada de observaciones geológicas y cuadros estadísticos" deseamos señalar que antes de su aparición las referencias geográficas sobre nuestro territorio, que llegaron a publicarse fueron escasas y de valor secundario. Una de las primeras descripciones de nuestro territorio publicadas en el Río de la Plata fue recogida en las páginas de "El Telégrafo Mercantil" editado en Buenos Aires y comenzó a insertarse a partir del número correspondiente al 7 de febrero de 1802 y tiene por título: "Relación histórico-geográfica y física del gobierno de Montevideo y de los puertos de la campaña del Norte del Río de la Plata". Este trabajo lleva la firma de D. Juan Pueblo.

Luego de la sanción de nuestra primera carta constitucional salieron a luz algunos trabajos conteniendo información sucinta sobre nuestro territorio. Entre ellos merecen destacarse los "Cuadernos de Estudios" publicados en 1831 por M. François Curel, los dos trabajos de Alfredo Bellemare, el Primero "Notice sur la République Orientale de l'Uruguay, suivie d'un recueil de pièces officielles relatives aux encouragements qu'y

trouvent l'agriculture, l'industrie et le commerce", editado en Bayona en 1835, y el segundo, "Notice statistique et commerciale sur la République Orientale de l'Uruguay" editado en El Havre en 1836.

En 1841 Juan Manuel de la Sota publicó en la imprenta de La Caridad su "Historia del territorio Oriental del Uruguay", que contenía varios capítulos sobre nuestra geografía. De 1847 es el trabajo publicado por Un Oriental, atribuido a Andrés Lamas, que lleva el título de "Elementos de geografía Universal Antigua y moderna para uso de las escuelas del Río de la Plata. Edición corregida en la parte de América aumentada con las noticias de las Repúblicas del Uruguay y del Paraguay por un Oriental, y con los que ha publicado el Sr. Wilde sobre las Provincias Unidas". Posteriormente, en 1850, de la Sota da a luz su "Catecismo Geográfico político e histórico de la República Oriental del Uruguay", editado en 1851.

Los elementos informativos sobre el territorio nacional, contenidos en los estudios anteriormente reseñados, no daban una visión acabada de nuestra geografía y el contraste con la obra de José María Reyes es por demás remarcable, arrojando sobre ella un indiscutible mérito, que le corresponde a una obra emprendida por un auténtico investigador, bajo el rigor de las normas científicas acordes con los acontecimientos de la época.

Entre las posibles fuentes de la "Descripción Geográfica" hay que destacar la "Colección de obras y documentos relativos a la historia antigua y moderna de las Provincias del Río de la Plata", editada por Pedro de Angelis en 1836, las colecciones documentales publicadas por Florencio Varela en la "Biblioteca del Comercio del Plata" entre 1845 y 1848 y en manera especial las obras de Azara, D'Orbigny y Darwin. De no menor importancia debe haber sido la consulta del "Diario del Viaje Explorador de las Corbetas Españolas "Descubierta" y "Atrevida", en los años de 1789 a 1794, llevado por el Teniente de Navío D. Francisco Javier de Viana y ofrecido para su publicación, en su original inédito por el Sr. D. Francisco Javier de Viana y demás hijos del autor", editado en el Cerrito de la Victoria por la Imprenta del Ejército, en el año 1849.

Los conocimientos geográficos incorporados en la obra de Reyes fueron recogidos luego por los textos de divulgación escolar de Pedro Andreu y Sequí.

Entre los geógrafos y cartógrafos nacionales continuadores de la obra pionera iniciada por José María Reyes ocupan un lugar destacado Luis Cincinato Bollo, Orestes Araújo, Francisco J. Ros y Jorge Chebataroff.

Nuestro país cuenta hoy con un relevamiento aerofotográfico del territorio nacional, tarea llevada a cabo en cumplimiento de lo dispuesto por el Poder Ejecutivo, el 18 de noviembre de 1965.

FRONTERAS Y LIMITES NACIONALES

Entre las varias singularidades que ofrece la historia del Uruguay, no es la menor su nacimiento como Estado independiente sin definir uno de sus elementos fundamentales: el territorio. Los signatarios de la Convención Preliminar de Paz transaron en declarar la independencia política de la polémica Banda Oriental, pero no la delimitaron: primeramente, por trasladar la tarea al tratado definitivo y, segundo, porque para ninguna de las dos partes era aquella la última instancia en el destino de la tierra oriental. De ahí la omisión de la Convención aprobada el 27 de agosto de 1828, cuyos dos primeros artículos establecían:

“Art. 1º Su Majestad, el Emperador del Brasil, declara la Provincia de Montevideo, llamada hoy Cisplatina, segregada del territorio del Imperio del Brasil, para que pueda constituirse en Estado libre e independiente de todas y cualquier Nación, bajo la forma de gobierno que juzgue conveniente a sus intereses y recursos”.

“Art. 2º. El Gobierno de las Provincias Unidas, concuerda en declarar por su parte la independencia de la Provincia de Montevideo, llamada hoy Cisplatina, y que se constituya en Estado libre e independiente, en la forma declarada en el artículo precedente”.

Los demás artículos del instrumento se referían a distintas cuestiones, pero no hacían mención a los límites territoriales del nuevo Estado.

¿Estaban implícitos en los dos primeros? Veamos:

¿Cuáles eran los límites de la Provincia Cisplatina? En el llamado Congreso Cisplatino de julio de 1821, además de ser objetable como auténtica representación del pueblo oriental, no fue definido su territorio. Dejando de lado las precisiones de Francisco Llambí, Alejandro Chucarro, Fructuoso Rivera, Larrañaga, etc., cabe observar que en el acta respectiva se consignó que los límites serían los mismos que tenía y se le reconocían al principio de la revolución: por el norte el río Cuareim, la cuchilla de Santa Ana, el río Yaguarón, la laguna Merín, los arroyos San Miguel y Chuy, a lo cual se agregaba la espinosa reserva: “...sin perjuicio de la declaración que el Soberano Congreso Nacional [*de Lisboa*] con anuencia de nuestros diputados dé sobre el derecho *que pueda competer* (!) a este Estado a los campos comprendidos en la última demarcación practicada en tiempo del Gobierno Español”. O sea, en 1777, cumpliendo el tratado de San Ildefonso, violado reiteradamente por Portugal con incursiones y asentamientos.

La indefinición de la Cisplatina, pues, era evidente.

¿Cuáles eran los límites de la Provincia de Montevideo? No se sabía.

¿Se referían los diputados de las Provincias Unidas a la creada el 10 de set. de 1814 por el Director Gervasio Antonio Posadas? Su decreto establecía:

“Considerando que el territorio de la Banda Oriental por su extensión, fertilidad, situación topográfica y crecida población debe formar por sí solo una parte constituyente del Estado... Decreto: Que todos los pueblos de nuestro territorio con sus respectivas jurisdicciones, *que se hallan en la Banda Oriental del Uruguay y Oriental y Septentrional del Río de la Plata*, formen desde hoy en adelante una de las Provincias Unidas con la denominación de Oriental del Río de la Plata...”

Precisión limitativa, ninguna. Que no mejora con la disposición por la que se divide en 7 departamentos.

Otras tierras había reivindicado para la Provincia Oriental, y con anterioridad, don José Artigas.

En resumen: la Convención Preliminar de Paz del 27 de agosto de 1828 creó un estado político cuyo territorio omitió.

I. LIMITE DEL RIO DE LA PLATA

I.1. Antecedentes

El límite comienza a perfilarse en la penúltima reunión de los plenipotenciarios argentinos, Tomás Guido y Ramón Balcarce, con los imperiales, Marqués de Araçaty, José Clemente Pereira y el Tte. Gral. Joaquín Oliveira Sánchez, cuando los primeros someten a consideración de los segundos un artículo destinado a la convención que se discutía, del texto siguiente: "Ambas altas partes contratantes se comprometen a solicitar juntas o separadamente de la Gran Bretaña, su garantía para la libre navegación del Río de la Plata por un espacio de 15 años".

¿Qué motivos impulsaba a la delegación argentina a buscar tal garantía? Lo declaraban francamente: "... que la creación de un Estado nuevo e independiente en la Banda Oriental, *de una extensión prolongada en el Río de la Plata* y dueño de los mejores puertos, exigía de parte de nuestros negociadores, la adopción de medidas preventivas contra los obstáculos que en el transcurso del tiempo pudiese hacer nacer ese nuevo Estado, ya por imposiciones o restricciones que *en uso de su derecho reconocido* intentase aplicar..."

Era un categórico reconocimiento de los derechos del Estado Oriental a las aguas del Río de la Plata. En lo que concuerda el Brasil, aprobando el texto definitivo de este Artículo Adicional que se incorpora a la Convención con el siguiente texto:

"Ambas las altas partes contratantes, se comprometen a emplear los medios que estén á su alcance, á fin de que la navegación del Río de la Plata y *de todos los otros que desaguan en él, se conserve libre* para el uso de los súbditos de una y otra nación, por el término de quince años, en la forma que se ajustase en el Tratado definitivo de paz. El presente Artículo Adicional tendrá la misma fuerza y valor, como si estuviese inserto palabra por palabra en la Convención Preliminar".

Pero si se le reconocían al nuevo Estado derechos a parte de los ríos Uruguay y de la Plata, no se precisaba hasta dónde llegaría su jurisdicción. Tal precisión no demoraría en efectuarse por parte de las Provincias Unidas, siendo la primera, cronológicamente considerada, la nota que el 6 Dic. 1833 se pasa al gobierno oriental, invitándole a adoptar medidas conjuntas para el balizamiento del Plata.

Luego de informar que el gobierno de Buenos Aires se hallaba balizando los bancos Ortiz y Chico, situados en aguas de su jurisdicción, concreta su propuesta: estimado que tal obra debe tener como complemento indispensable el balizamiento del Banco Inglés mediante la colocación de un pontón-faro, invita al gobierno uruguayo a realizarlo repartiendo por igual los costos y los beneficios del servicio.

Tal consulta e invitación prueban en forma fehaciente que la Argentina reconocía al Uruguay derechos en el Plata por lo menos hasta el Banco Inglés, escollo que cabalga en la parte media del río. Y hay que destacar que era firmante de la nota D. Tomás Guido, el negociador de la Convención Preliminar de 1828, ahora en 1833 Canciller de las Provincias Unidas.

La segunda precisión tiene lugar en 1873, generada por la conducta abusiva del pontón de guerra argentino "María Teófila", que fondeado junto a la isla Sauzal, algo al norte de Fray Bentos, detenía y sometía a registro sin discriminación de banderas, a todos los buques que por la vecindad pasaban.

Comprobado que tal proceder se hacía en cumplimiento de órdenes superiores, el gobierno oriental elevó su nota de protesta a la cual con-

testó el Canciller argentino, Dr. Carlos Tejedor. En nota del 23 de julio expresaba luego de otras consideraciones: "El Gobierno Argentino piensa también que están indeterminadas las aguas territoriales del río Uruguay y Río de la Plata, porque comunes ambos ríos a las dos Repúblicas, la anchura de ellos y la situación de algunas de sus islas, no permiten o por lo menos sujetan a error la aplicación práctica del Derecho de Gentes, *que divide por mitad en estos casos la jurisdicción*".

Precisión absoluta: el Gobierno Argentino reconocía otra vez el condominio del Uruguay a las aguas fronterizas, por partes iguales.

En la noche del 12 Jul. 1897, revolucionarios uruguayos capturaron en la rada de Buenos Aires los vapores "*Venus*" y "*Montevideo*", dándose a la fuga. Al ser aprehendidos, recusaron la justicia argentina alegando hallarse a 5 leguas [*unos 20 kms.*] de la costa del país, por lo cual les comprendía el Art. 12 del Tratado de Derecho Internacional Penal del Congreso de Montevideo, de 1888. El Ministerio Fiscal público argentino, desempeñado por el Dr. Julio Botet, basó su fallo condenatorio precisando que en el Plata, por no existir aguas libres, sólo cabían las jurisdicciones de Uruguay y Argentina; y precisaba:

"Tomando a la República Oriental y a la Argentina como dos entidades equivalentes, como dos potencias de igual categoría, es indudable que lo justo, lo preciso, es partir de una línea imaginaria *en el centro del estuario del Plata, equidistante de las costas respectivas*, para determinar a uno y otro lado de esa línea las aguas sometidas a una y otra jurisdicción".

Por último, y para no abundar en detalles, basta recordar la carta hidrográfica del Río de la Plata levantada por el servicio competente argentino en 1902-04 entre la costa de su país y la línea media del río.

Pero a medida que pasan los años y la Argentina comienza a desarrollar su potencialidad económica, hace conciencia de la desfavorable posición geográfica en que se hallan sus centros de poder. Para que Buenos Aires tenga libre acceso al mar abierto, se debe transitar por canales artificiales abiertos en aguas de jurisdicción uruguaya reconocida.

La corrección de esa fatalidad geográfica impulsó una política objetada por el Uruguay, protestada, llegándose a veces a situaciones de tirantez que si no traspasaron el ámbito de los reclamos diplomáticos, fue debido al arraigado sentimiento de fraternidad de los dos pueblos y la firme convicción de la necesidad de solucionar las diferencias por normas de derecho.

Así se llega tras cien años a una solución.

I.2. El tratado de límites (19 Nov. 1973)

En las últimas décadas, muchos han sido los cambios operados en las ciencias, el Derecho Marítimo y las concepciones de política internacional. Signo distintivo de éstas es la cooperación manifestada en la realización de obras y empresas de interés comunitario. La Oceanografía ha aportado conocimientos asombrosos sobre las riquezas del mar, su suelo y subsuelo; el Derecho Marítimo modificó sustancialmente conceptos de arraigo secular, como la extensión del Mar Territorial y el criterio particional de la jurisdicción de ríos y mares. Ya no resultaba válido regular la división de aguas por igualdad de superficies. Todos estos cambios unidos a otras motivaciones llevó a los hombres nuevos que intervinieron en la redacción del tratado divisorio del Río de la Plata, a elaborar un instrumento que dejaba de lado viejas tradiciones y conceptos. Había que tomar en cuenta una adecuada división de las aguas superficiales y de las profundas, así como la de sus fondos; contemplar los intereses de los ribereños y de la comunidad mundial en lo relacionado con la navegación, la preservación de la riqueza pesquera, la contaminación de las aguas y los problemas conexos al manejo y evolución de un río de naturaleza y morfología complejas.

Con anterioridad a 1973, se habían establecido sus límites interno y externo. El primero, por el Tratado de Límites del río Uruguay

(7/IV/1961) cuyo artículo 1° estableció su confluencia con el Plata en el paralelo de Punta Gorda (Depto. de Colonia); y el segundo, por la Declaración Conjunta firmada el 30 de enero de 1961 por el Canciller uruguayo H. Martínez Montero y el Embajador argentino Gabriel del Mazo, fijándolo en una línea imaginaria de unión de Punta del Este con Punta Rasa del Cabo San Antonio.

Definido el río en su extensión geográfica —317 kms.— se procedió a su división jurisdiccional en forma variada y compleja. En lo sustancial, ajustada al siguiente esquema:

- Cada país goza de una franja de jurisdicción exclusiva adyacente a su costa. Esta franja tiene una anchura de 7 millas marinas (kms. 12,964) desde el límite exterior del río a una línea imaginaria que une Colonia (Uruguay) con Punta Lara (Argentina).

Desde esta última línea hasta el límite interior del río, la franja costera se reduce a una anchura de 2 millas (kms. 3,704).

Las líneas exteriores de estas franjas hacen ciertas inflexiones para incluir en el territorio de cada país los canales de acceso a los puertos y no sobrepasar ciertas líneas especiales.

- Entre las fajas costeras de ambos países queda una amplia zona donde la jurisdicción que ellos ejercen se hace variable, según la bandera del buque que la navega, las circunstancias en que se afecte la seguridad de los países costeros o la realización de ilícitos que tengan efecto en los respectivos territorios.

Así, si el siniestro se produce *dentro* de uno de los canales existentes en dicha zona, cualquiera sea la nacionalidad del buque, intervienen las autoridades que administran el canal. En cambio, si el siniestro se produce *fuera*, deberá considerarse la nacionalidad del buque:

a) Si es uruguayo o argentino, intervienen la autoridad o empresas uruguayas o argentinas que señale el capitán o armador.

b) Si es extranjero, intervienen la autoridad o empresas del país cuya franja costera esté más cerca del buque siniestrado.

- Los dos puntos anteriores se refieren a jurisdicción en aguas superficiales. El lecho y subsuelo del río se reparten mediante una línea individualizada por una sucesión de puntos determinados por sus coordenadas geográficas. (Long. y Lat.).

Esta línea zigzagueante que no coincide con ninguna otra, divide también las islas (excepto Martín García cuya situación es contemplada por otras cláusulas del tratado) y los yacimientos de hidrocarburos que pudieran existir en el subsuelo. Si uno de los yacimientos se extendiese a uno y otro lado de la línea, su explotación se efectuaría en forma tal que la distribución de los volúmenes extraídos sea proporcional al volumen que exista a cada lado de la línea.

- El tratado se completa con otras disposiciones referentes al ejercicio de la pesca, las prácticas contra la contaminación de las aguas, la salvaguarda de la vida humana, practicaje, salvamento de buques, facilidades portuarias, alijos y complementos de carga.

Para el manejo de todas estas cuestiones, el instrumento que se comenta establece una Comisión Administradora para la cual se reserva sede en la isla Martín García que si bien mantiene la jurisdicción argentina, se internacionaliza en su uso.

II. LIMITES OCEANICOS

Más allá del límite exterior del Plata se extienden las aguas del Océano Atlántico, sobre parte de las cuales se extiende la soberanía nacional.

La extensión de las aguas territoriales de los países costeros ha sido la evolución más radical y trascendente del Derecho Internacional Marítimo en los últimos años. Los estudios oceanográficos, revelando la existencia de riquezas en aguas consideradas antes como de "alta mar"; la necesidad de asegurar una reserva ictiológica en aguas territoriales así como conveniencias estratégicas puestas en relieve por los avances

de la tecnología, aconsejaban la caducidad de las viejas reglas del “tiro del cañón” o de las “tres millas” para establecer la anchura del mar perteneciente a cada país costero.

En los primeros meses de 1958 se realizó en Ginebra la primera Conferencia de Derechos del Mar en la cual, si bien no pudo lograrse definición para el tema, quedó probada la voluntad de la mayoría de las naciones de ampliar sustancialmente el estrecho margen de las tres millas.

Uruguay, por resolución del Consejo Nacional de Gobierno del 21/II/1963, aprobó con la firma del Presidente Harrison y Canciller Martínez Montero, un Mar Territorial de 6 millas marinas de ancho y una Zona Contigua de igual extensión.

En tanto, muchos países —entre ellos la República Argentina— se pronunciaban por aguas territoriales mucho mayores; el ancho de 200 millas se hizo bastante común, por lo que el Uruguay, por Decreto del 3/XII/1969 proclamó también su Mar Territorial con igual dimensión.

Había que establecer sus límites laterales.

Las primeras negociaciones se entablaron con el Brasil, para lo cual hubo de ajustarse en primer término el punto de arranque el cual debía ser, naturalmente, la desembocadura del arroyo Chuy, cuyo curso divagante la variaba en el transcurso del tiempo. El acuerdo se logró mediante la intervención de la Comisión Mixta de Límites y Caracterización de Frontera (XXXVIII conferencia, del 12/X/1971) precedida por la Declaración de los Ministros de R. Exteriores (V. Flores - J. de Magalhaes Pinto) del 1º/V/1969 y la de los Presidentes (Pacheco Areco - Garrastazú Medici) del 11/V/1970, recogidas finalmente en las Notas Reversales del 21/VII/1972 que fueron convertidas en la Ley N° 14.163 del 5/III/1974 por el Consejo de Estado y promulgada dos días más tarde. El texto que define el límite lateral marítimo y su punto de arranque es el siguiente: “La Barra del Arroyo Chuy será fijada en el punto definido por la intersección de la línea que parte del actual faro del Chuy, en dirección sensiblemente perpendicular a la línea general de la costa, con el azimut del propio límite lateral marítimo (a continuación especificado), con el Océano Atlántico. El límite lateral marítimo entre los dos países estará definido por la línea loxodromia que, partiendo del punto encima establecido, tendrá el azimut de 128° sexagesimales (a contar desde la dirección del norte verdadero), alcanzando el límite exterior del mar territorial de ambos países.

El límite lateral con la Argentina se acordó por el tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo del 19 Nov. 1973, Art. 70, cuyo texto consigna: “El límite lateral marítimo y el de la plataforma continental entre la República Oriental del Uruguay y la República Argentina está definido por la línea de equidistancia determinada por el método de costas adyacentes, que parte del punto medio de la línea base constituida por la recta imaginaria que une Punta del Este (Uruguay) con Punta Rasa del cabo San Antonio (Argentina)”.

En virtud de estos instrumentos internacionales, el Uruguay ha adquirido un territorio oceánico de 125.194 kms.², equivalente al 70% de su territorio firme, admitiendo para éste una superficie de 178.000 kilómetros cuadrados.

III. LIMITE DEL RIO URUGUAY

III.1. Antecedentes

Indefinido como el del Plata al constituirse el país, la indeterminación jurisdiccional fue causa de muchos conflictos con la Argentina. Su cauce, de ancho variable —1.7 kms. en la desembocadura del Cuareim, 8,5 frente a N. Berlín, 11 en la desembocadura del San Salvador— acoge unos 70 islotes e islas entre Paysandú y Fray Bentos sumando causas potenciales de litigios.

Para terminar con esta situación —a raíz de una de las esporádicas crisis— los gobiernos de Uruguay y Argentina trataron de ajustar un acuerdo en 1916 (Tratado Brum-Moreno). No alcanzó ratificación en

ninguno de ellos; no obstante, alimentando los argentinos la esperanza de la ratificación ocuparon una serie de islas de tradicional soberanía uruguaya, las mayores del grupo de las Filomenas.

En 1958, el Canciller O. Secco Ellauri trató de llegar a una solución con su colega argentino, Dr. Florit.

El 1º/III/1959 accede al cargo de Canciller el Tte. de Nav. Homero Martínez Montero con la preocupación y el compromiso de buscar solución al secular problema. El 5/VII/1960 obtiene del Ejecutivo el nombramiento de una comisión que preside, para "asesorar al gobierno en materia de límites fluviales" y negocia con la Argentina la designación de un cuerpo similar.

La situación era difícil, pues cada delegación partía de posiciones diferentes. La Argentina sostenía como divisoria el eje del canal principal de navegación en defensa de sus intereses económicos y el Uruguay propugnaba por la línea media en todo el curso del río, objetada por quedar al arbitrio de la autoridad uruguaya el dictado de reglamentaciones que podrían comprometer la libre navegación del pabellón argentino. Y, por otra parte, mediaba la Declaración de los cancilleres de 1958 (17/VIII) estableciendo "el firme propósito de resolver pronto y definitivamente por medio de los instrumentos ya previstos o concertados, . . . el deslinde de sus respectivas soberanías . . . de manera *honorable, justa y práctica*, procurando para este caso que las zonas fluviales y las tierras insulares que finalmente se reconozcan bajo soberanía y jurisdicción de cada Estado ribereño, *se adecúen de conformidad con sus respectivos intereses*, a una solución razonable y equitativa".

La aplicación de la línea media no resultaba solución práctica, pues dividiendo algunas islas en varias jurisdicciones, multiplicaba posibilidades de conflictos.

En tales condiciones, el desenlace fue una línea ecléctica.

III.2. El tratado (7/IV/1961)

El elemento particional se define en el Art. 1º: partiendo de la línea aproximadamente normal a las dos márgenes del río que pase por las proximidades de la punta sudoeste de la isla "Brasilera", seguirá por la línea media del cauce del río hasta la zona de Ayuí, destinada a la construcción de la represa hidráulica; hace las necesarias inflexiones para adjudicar jurisdicción a islas que se nombran.

- Del Ayuí al punto llamado Tres Bocas, bifurcación de los canales del Medio y de la Filomena, el límite sigue la línea del eje del canal principal de navegación.
- En Tres Bocas, el límite se bifurca:
 - a) La línea que corre por el Canal de la Filomena es el límite "al solo efecto de la división de las aguas".
 - b) La que corre por el Canal del Medio es el límite "al solo efecto de la división de las islas".

Este desdoblamiento se impuso como transacción honorable entre las opuestas posiciones de las partes. La Argentina satisfacía su aspiración de coparticipación del canal principal de navegación y el Uruguay se aseguraba la jurisdicción del grupo de islas bajo el dominio de su vecino desde el fallido Tratado Brum-Moreno.

- Desde el punto de convergencia de los citados canales en las proximidades de la Isla Boca Chica, el límite sigue nuevamente por el canal de navegación principal hasta el paralelo de Punta Gorda en que se consideró la confluencia del Uruguay con el Plata.

IV. LIMITES CON BRASIL.

IV.1. Antecedentes

Independizada la República, se buscó definir sus fronteras con el Brasil. Fue preocupación preferente de sus primeros gobernantes que

nada positivo lograron. El 10 de marzo de 1839 el Presidente Fructuoso Rivera declaraba la guerra a Juan Manuel de Rosas, lo que determinó una larga contienda armada a la que puso fin la paz del 8 de Octubre de 1851.

En apoyo de su causa, Uruguay negoció intervenciones de Francia y Gran Bretaña que nada definitivo aportaron, por lo que se gestionó el apoyo de Entre Ríos y del Brasil. Este último se obtuvo a costo de la aceptación de 5 tratados, entre ellos el de límites del 12/X/851, por el cual la República perdió definitivamente las tierras reivindicadas en base al Tratado de San Ildefonso de 1777.

Se acordó una frontera de 984 kms., de los cuales 715 corresponden a cursos o espejos de agua; el resto es "frontera seca", es decir: tierras en las que el elemento divisorio se halla representado por un accidente geográfico, como la sucesión de cumbres divisorias de aguas o un trazado especial caracterizado por marcos de tres categorías: *principales* (13), *intermedios* (49) e *intercalados* (1.022).

A lo largo de algunos sectores existen los llamados "corredores internacionales", franjas de terreno comprendidas entre dos líneas paralelas que se extienden a ambos lados de la línea limítrofe con un ancho de 22 m. en cada país. Por él pueden transitar uruguayos y brasileños sin necesidad de pasaportes.

IV.2. El tratado (12 octubre 1851).

Los artículos 3° y 4° establecen los elementos divisorios:

— "Art. 3°. a) De la desembocadura del arroyo Chuy en el Océano, subirá la línea divisoria por dicho arroyo en la extensión de media legua, y del punto en que termine la media legua, se tirará una recta que, pasando por el Sur del fuerte de San Miguel y atravesando el arroyo de ese nombre, busque las primeras puntas del arroyo Palmar. De las puntas del arroyo Palmar descenderá la línea por dicho arroyo hasta encontrar el arroyo que la carta del Vizconde de San Leopoldo llama *San Luis*, y la carta del Coronel Ingeniero don José María Reyes llama *India Muerta*, y por éste descenderá hasta la Laguna Merim; y circulará la *margen occidental de ella en la altura de las mayores aguas* hasta la boca del Yaguarón. b) De la boca del Yaguarón seguirá la línea por *la margen derecha de dicho río*, siguiendo el margen más al Sur, que tiene su origen en la cañada de Aceguá y cerros del mismo nombre: del punto de ese origen se tirará una recta que atraviese el Río Negro en frente de la desembocadura del arroyo San Luis, y continuará la línea divisoria por el dicho arroyo San Luis arriba, hasta ganar la cuchilla Santa Ana; sigue por esa cuchilla y gana la de Haedo hasta el punto en que comienza el gajo del Cuareim denominado arroyo de la Invernada por la carta del Vizconde de San Leopoldo y sin nombre en la carta del Coronel Reyes, y desciende por el dicho gajo hasta entrar en el Uruguay; perteneciendo al Brasil la isla o islas que se hallan en la embocadura del dicho río Cuareim en el Uruguay".

— "Art. 4°. "Reconociendo que el Brasil está en posesión *exclusiva* de la navegación de la laguna Merim y Río Yaguarón, y que debe permanecer en ella según la base adoptada del *Uti possidetis*, admitida con el fin de llegar a un acuerdo final y amigable; y reconociendo además la conveniencia de que tenga puertos donde puedan llegar las embarcaciones brasileras que navegan en la laguna Merim, e igualmente las Orientales que navegan en los ríos en que estuviesen esos puertos, la República Oriental del Uruguay conviene en ceder al Brasil en toda soberanía para el indicado fin, *media legua de terreno en una de las dos márgenes* de la embocadura del Cebollatí, que fuese designada por el Comisario del Gobierno Imperial; y *otra media legua en una de las márgenes del Tacuarí*, designada del mismo modo, pudiendo el Gobierno Imperial *mandar hacer en esos terrenos todas las obras y fortificaciones que juzgare convenientes*".

Como puede apreciarse, las condiciones eran duras y sólo las cir-

cunstancias de 9 años de guerra podían inducir al Gobierno de la Defensa a prestarles conformidad. No sólo se perdían los territorios en disputa en todo el sur del Brasil, sino que el Imperio se adjudicaba la exclusiva soberanía de la laguna Merín y río Yaguarón, y aún introducía una cuña en territorio oriental, al ocupar franjas ribereñas de los ríos Cebollati y Tacuarí en las cuales podía construir fortalezas.

Terminada la Guerra Grande, una buena parte de la ciudadanía observó el Tratado y hubo resistencias en la legislatura para sancionarlo.

El 15/III/852 se logró modificarlo. El parágrafo 1° del Art. 3° quedaba redactado así: "De la embocadura del Arroyo Chuy en el Océano subirá la línea divisoria por dicho arroyo, y de allí pasará por el puntal de San Miguel hasta encontrar la laguna Merím, y seguirá costearo su margen occidental hasta la boca del Yaguarón conforme al *utis possidetis*". Desistía el Brasil del derecho de posesión adquirido en una de las márgenes de los ríos Cebollati y Tacuarí; pero mantenía su soberanía exclusiva sobre la laguna Merín y río Yaguarón.

Durante más de medio siglo el Uruguay persistió en sus reclamaciones de coparticipación jurisdiccional en dichas aguas, obteniéndola al fin por el tratado del 30 de octubre de 1909. Brasil cedió a nuestro país la parte de la laguna comprendida entre su margen occidental y una línea convencional que la atravesaba longitudinalmente desde el San Miguel al Yaguarón; y en este río, la parte comprendida entre su margen derecha y una línea divisoria que subía por el *thalweg* hasta la confluencia con el arroyo Lagoens, continuando luego por la línea media del Yaguarón y del Yaguarón chico hasta enfrentar el 6° Marco Grande de 1853, ascendiendo finalmente por el lecho del arroyo de la Mina.

La navegación de la Merín y del río Yaguarón pasaba a ser libre para los buques de ambas naciones y también se declaraba libre para las naves orientales el tránsito entre el océano y la citada laguna.

Dos puntos quedaron sin definir en esta disputada frontera: el llamado "Rincón de Artigas", o "de Maneco" y la isla Brasileira.

En el tratado de 1851 se dispuso que serían del Brasil la isla o islas que se hallasen en la desembocadura del río Cuareim; allí se halla la nombrada isla pero no en tal río sino en el Uruguay. Nuestro país la ha reclamado; la última manifestación de esa posición ha sido la "Reserva" formulada el 7 de abril de 1961, del tenor siguiente: "En el acto de firmar, como Plenipotenciario de la República, el Tratado de Límites en el río Uruguay, con mi ilustre colega de la República Argentina y en mi carácter de Ministro de Relaciones Exteriores de la República O. del Uruguay, debo, por expresa instrucción de mi Gobierno reiterar, del modo más solemne —como así lo hago— la reserva formulada ya en 1940 de los derechos que corresponden a mi país en la zona del río Uruguay deslindada entre la República Argentina y los Estados Unidos del Brasil, por la Convención Complementaria de Límites Sagarna-Rodríguez Alves, el 27 de diciembre de 1927; a) Porque en esta última Convención no fue parte el Uruguay, a pesar de sus indiscutibles derechos a parte de esa zona, siendo por consecuencia esa Convención, con respecto a mi país, "res inter alios acta"; b) Porque en la referida Convención Complementaria, se atribuye a la soberanía del Brasil, la llamada "Isla Brasileira" por una interpretación y aplicación a la realidad geográfica, manifiestamente erróneas del Tratado de Límites Uruguay-Brasil del 12 de octubre de 1851; y c) Porque en aquella oportunidad y por la referida Convención Complementaria, se dispuso de parte del espejo de aguas del río Uruguay también indudablemente uruguayo, por una interpretación y aplicación erróneas del citado Tratado de Límites uruguayo-brasileño del 12 de octubre de 1851. Homero Martínez Montero".

En cuanto al Controvertido sector de la Invernada, la posición del Uruguay deriva de la correcta interpretación del apartado 2° del Art. 3° del tratado de 1851 donde se establece que la línea divisoria seguirá por la cuchilla de Santa Ana. . . "y gana la de Haedo hasta el punto en que comienza el gajo [afluente] del Cuareim denominado arroyo de la Invernada. . . y desciende por el dicho gajo hasta entrar en el Uruguay".

Ateniéndonos a tal letra, desde 1851 formaría parte del Brasil el llamado "Rincón de Artigas" o "de la Invernada", comprendido entre la margen izquierda del Cuareim y la derecha de dicho arroyo; y desde la margen izquierda de éste hacia el suroeste se extendería el territorio uruguayo. Pero los demarcadores de la frontera habrían padecido error en la determinación de cuál era el afluente del Cuareim llamado arroyo de la Invernada y colocaron un marco divisorio [N° 49 intermedio] en las nacientes del arroyo Caraguatá que, situado más al oeste, desemboca a través del arroyo Maneco en el de la Invernada.

Estudios posteriores de técnicos y autoridades uruguayas han determinado que este último, que debe ser curso de agua limítrofe según texto de 1851, nace en la *señal Piria* y que por lo tanto debe ser considerado territorio uruguayo todo el triángulo definido por los arroyos de la Invernada, Maneco y la línea que una las nacientes de ambos arroyos.

Es de esperar que el Gobierno del Brasil reconozca la razón que asiste al nuestro y que tal territorio triangular retorne a la soberanía nacional.

PROCESO HISTORICO

LA FORMACION NACIONAL

El nacimiento del Uruguay, como el de todas las naciones de nuestro Continente, tiene su origen en el descubrimiento de Colón en la alborada histórica de Guanahaní, el 12 de Octubre de 1492, y se constituye políticamente como nación, como consecuencia del movimiento revolucionario emancipador que estalla en la América Española al comenzar la segunda década del Siglo XIX.

Ese punto de arribo de Colón (el Mar Caribe) y los subsiguientes descubrimientos españoles que les condujeron a las tierras de Mesoamérica y el espinazo andino del Pacífico sudamericano, cuna de las altas culturas agrícolas del maíz, con sus grandes riquezas en metales preciosos (oro y plata), señalaron un rumbo a los esfuerzos conquistadores y colonizadores de España.

Rumbo que acentuó el Tratado de Tordesillas, que al otorgar a Portugal tierras sobre el extremo Oriental de América del Sur, bañadas por el Atlántico (Brasil), impulsó la marcha tenaz de éstos a lo largo de dichas costas, hacia el Sur.

Tácitamente, ambas potencias procuraron dejar entre sus posesiones, la franja territorial que pudiera ser la línea litigiosa, sin poblar. Siendo que, además, esas tierras templadas y fértiles del Oriente del Río de la Plata, conocidas desde los albores del Siglo XVI (Vespucio, Cristóbal de Haro, Solís) estaban pobladas por indios que no ofrecían mano de obra adecuada por su elemental formación cultural y su escaso número. Eran cazadores-recolectores, divididos en diversas agrupaciones tribales de diferente origen étnico, aunque en similar estado de cultura: piedra tallada y pulida, cerámica elemental y sin tejeduría, llamados charrúas, minuanes, guenoas, chanaes, yaros, bohanes y arachanes, que en su conjunto sumaban, apenas, de 4.000 a 5.000 almas.

Todos los factores antes apuntados explican que esas tierras, de la antigua Banda Oriental, permanecieran sin población ni colonización Europea, efectiva y organizada, hasta fines del Siglo XVII.

A pesar de ello, desde comienzos de este Siglo XVII, los ganados mayores traídos de Europa (vacunos y yeguarizos), e introducidos en la región por Hernandarias y los Padres Jesuitas, establecidos en misiones de catequización de indios en el alto Uruguay, Paraná y Paraguay, se procrearon en esas tierras tan aptas, librados al vaivén natural del puro estado fisiológico, en forma prodigiosa hasta formar manadas de cientos de miles de animales y convertirse en una enorme riqueza potencial que, indudablemente, hubo de actuar como un imán de atracción, justificando aquel movimiento colonizador que se inicia a fines del Siglo.

Esa multitudinaria presencia de los ganados, bovinos y caballares, ha signado realmente el destino histórico, económico, social y cultural del país hasta el punto de que hoy, en su Escudo Nacional, el buey ocupa uno de sus cuarteles, como símbolo de riqueza y abundancia y el caballo (potro), ocupa otro como representación de la libertad.

Las primeras poblaciones orgánicas, de colonización del territorio uruguayo, fueron la Colonia del Sacramento, fundada por los portugueses en 1680, en el extremo occidental de su costa Sur, en las riberas del Plata, frente a Buenos Aires, y a partir de 1724, Montevideo, hoy Capital de la República, por el Gobernador Zabala en nombre de España (desalojando un nuevo intento portugués), en una península al oriente de una amplia bahía, dominada por un cerro de 149 metros de altitud, que le prestó su nombre, casi en el centro del arco costero Sur del país,

también a orillas del Plata. Esta dual presencia de España y Portugal en su territorio, dio a la llamada antiguamente Banda Oriental, un particular carácter fronterizo (origen cierto de su vocación independiente), que unido al descomunal desarrollo del ganado, que ya hemos indicado, provocaron un especial estado cultural que originó un característico tipo humano, el gaucho, verdadero arquetipo nacional.

Eran estos gauchos hombres que vagabundeaban por la tierra, criollos y europeos (algunos mestizos también), alejados de las poblaciones vecinas y desertores de las milicias y la marinería, rudos y amantes de la libertad, grandes jinetes, dedicados a la caza —que no cría— de los vacunos, cuyos cueros y sebo comerciaban por yerba (para el “mate”, la bebida nacional, de origen indígena), aguardiente y tabaco. Ellos habrán de ser los heroicos soldados desconocidos de las guerras de la independencia y la integración nacional.

A comienzos de 1811 un oficial de milicias de frontera (Blandengues) llamado José Artigas, un iluminado de la historia cuyas ideas sobre republicanismo democrático, sobre americanismo y sobre regionalismo, y sobre el país y sus gentes siguen siendo modelo aún hoy día,

encabezó el levantamiento de la población rural contra el poder central español, tipificado por las autoridades de la ciudad-puerto, Montevideo, uniéndose así, al movimiento revolucionario, encabezado por la Junta creada en Buenos Aires, el 25 de Mayo de 1810.

Se inicia de este modo el proceso de independencia nacional, llamado período de la Patria Vieja, bajo la conducción de quien será el héroe nacional, Artigas, proceso que tendrá sus momentos culminantes en la Batalla de Las Piedras (18 de Mayo de 1811), las primeras Asambleas que dan nacimiento jurídico a una “Constitución Social” de los pueblos de la Banda Oriental; el éxodo, que significó la toma de conciencia colectiva de la nacionalidad por parte de la población que, masivamente, acompañó a su conductor al exilio, a fines de ese mismo histórico año 1811, se afirma en el Congreso de Abril de 1813, y las Instrucciones dadas a los diputados orientales y culmina con la caída de Montevideo en poder de los patriotas (1814), y la Banda Oriental constituida políticamente en provincia independiente y asociada, siempre con Artigas

como conductor y Jefe y las trascendentes medidas de gobierno adoptadas por éste, ratificación de la representatividad de los pueblos e ideal federalista, y distribución de tierras antes realengas o de españoles emigrados, entre la población rural más necesitada, en el “Reglamento-Provisorio” de 1815 así como otras múltiples expresiones de su genio de estadista.

Termina este período de independencia política y simultáneamente de liderazgo de Artigas, llamado de la Patria Vieja, con la invasión portuguesa desde el Brasil (1817), y tras años de heroica y desigual lucha la derrota militar y el exilio de Artigas (1820) en el Paraguay, donde vivirá treinta años, hasta su muerte, muy anciano, en 1850.

Desde 1817 a 1823 se instaura en Montevideo un gobierno portugués, que



Artigas en la Ciudadela, (detalle), J. M. Blanes



Asencio, (detalle, carbón), C. M. Herrera.

Batalla de Las Piedras, por M. Rosé.





Traslado de los restos de Artigas al Mausoleo.

Mausoleo, restos de Artigas.



constituirá la Banda Oriental en la llamada "Provincia Cisplatina". En 1824, producida unos meses antes la independencia del Brasil, pasa la Cisplatina a depender del nuevo gobierno imperial de D. Pedro I, instalado en Río de Janeiro.

En 1825, el 19 de Abril, un grupo de treinta y tres patriotas encabezado por el General Juan Antonio Lavalleja, inicia la llamada "Cruzada Libertadora", movimiento revolucionario que culmina (con heroicas acciones militares en Sarandí y Rincón) con la declaración de la Independencia, proclamada en la Florida el 25 de Agosto de ese año, y que obtiene su consagración efectiva en la "Convención de Paz" de 1828, signada por Brasil y las Provincias Argentinas, actuando como árbitro Inglaterra.

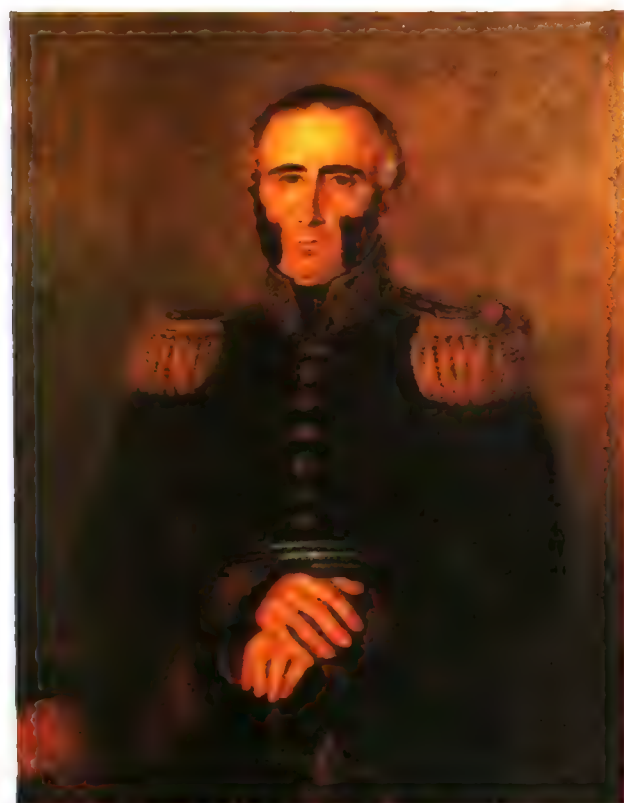
Y en 1830, el 18 de Julio, la nueva República independiente, el Estado Oriental del Uruguay, jura su primera carta constitucional.

Puede sostenerse que nuestro País, el último de los de sur-iberoamericanos en obtener definitivamente el status jurídico de la independencia política y la constitución como Estado soberano, puede, sin embargo, alegar derechos propios a esa independencia. Y esto va dicho de respuesta, necesaria respuesta, a quienes por falta de información o por mala fe, periódicamente reaparecen con la cantinela del "estado tapón", o "estado péndulo", y de que nacimos como estado por voluntad ajena y no por vocación y méritos propios.

Los derechos a la independencia se pueden medir, precisamente, a través de la vocación y de los méritos, constituidos ambos por hechos tangibles históricamente demostrados.

Nuestra vocación de libertad e individualismo autónomico es tan antigua como que hunde sus raíces en la etnohistoria americana. Antes del descubrimiento y la conquista, nuestras praderas eran el habitat de grupos humanos de los menos evolucionados culturalmente, pero de los más independientes y agresivos en la posesión y defensa de ese mismo habitat, del continente sur. Indios cazadores-recolectores, seminómades, guerreros, corredores pedestres de las llanuras y valles, de escaso número y lenguas diferenciales, sin sujeción a organización en nación, ni federados a cualesquiera de los estados más o menos imperiales autóctonos.

Con el descubrimiento y la conquista, mediando un cierto determi-



Genl. Juan A. Lavalleja



Desembarco de los 33 Orientales.



*Declaratoria de la Independencia.
(E. Amézaga).*

nismo geográfico y hasta histórico, esa vocación de independencia, larvaria, se define y acentúa, desde el comienzo mismo del proceso.

La pugna luso-hispánica que surge a partir del Tratado de Tordesillas (1494) que dividió al mundo en dos mitades entre las dos potencias coloniales de la época, España y Portugal, y en especial la libre expansión de los colonos del Brasil en las zonas semideshabitadas del continente durante el largo período de la soberanía de la corona castellana sobre Portugal, dejó las fértiles cuchillas al oriente del Uruguay y el Plata, ubicadas dentro de lo que podría ser el límite, la zona fronteriza trazada en la discutida alegación de derechos.

El temor de ambas naciones de chocar bélicamente en América, cuando sus preocupaciones del momento estaban en otros puntos, sumado al desinterés de España —a quien sin duda correspondía la soberanía de ellas— por la “pobreza” de las tierras, sin riquezas minerales, ni cultivos y sin mano de obra en cantidad o culturalmente capaz (por las carencias indicadas de nuestros indígenas) a lo que hay que agregar, negativamente, la belicosidad de esos mismos indios, dejaron vacías estas tierras durante los dos primeros siglos de la conquista. Vacías de colonización. Vacías de organización europea. Marginadas de la imposición de la cultura matriz de una definida “madre patria” y de sus leyes. En cambio, en forma más o menos sembrada o espontánea, se reprodujeron, como queda dicho, en ideales condiciones ambientales, los ganados mayores, vacunos y caballares, importados de Europa, que pasaron a ser los amos de la tierra mucho antes que colono alguno. El indio natural se volvió equitador y con ello aumentó su movilidad y su espíritu guerrero. Pero hubo algo más, los hombres más independientes, los espíritus más libres y aventureros, desgajados de la sociedad colonial de las áreas circundantes (esas sí ya colonizadas de mucho atrás), fueron, por propia iniciativa precipitando en aquellas tierras templadas y abiertas, pobladas ahora por miles y millones de animales que aseguraban la subsistencia y donde no llegaban los duros brazos de la Iglesia y de la Ley. A su albedrío comenzaron a vagar por ellas y a constituir una sociedad humana y una cultura, independientes como ninguna. Ex-soldados; marineros desertores; criollos descontentos de sus ancestros europeos; mestizos marginados; negros esclavos; indios huidos de los establecimientos misionales. Se formó así un arquetipo socio-cultural, el gaucho, al que se ha definido como

Batalla del Rincón, por D. Hepret.



Batalla de Sarandí, por J. M. Blanes.

la más representativa exteriorización de la autonomía americana. El símbolo mismo del espíritu de independencia y libertad.

Dos factores más contribuyeron a definir la vocación de independencia de la antigua Banda Oriental. Primero, la permanente intromisión portuguesa que, por un lado, Colonia del Sacramento por medio, facilitó la formación de una cultura fronteriza o binacional, es decir, el desgarramiento cultural de la matriz española contribuyó positivamente, por su parte, a exaltar una suerte de patriotismo localista de los hispano-criollos, en perpetua defensa de sus bienes, hogares y familias, de esa intromisión extranjera. El segundo factor, consecuencia de aquella misma Colonia del Sacramento, es la afluencia de miles de indios de cultura guaraní llamados tapes, que se adentraron en nuestro territorio abandonando sus antiguos pueblos de Misiones (que, por trueque con la Colonia, España había entregado a Portugal) y esto después de un arduo conflicto, llamado la "Guerra Guaranítica", y que, con su nacionalismo religioso inculcado por los jesuitas, engrosaron la naciente sociedad gaucha contribuyendo a acentuar su autonomismo cultural y potencialmente político.

Finalmente, esa vocación autonómica, ese síntoma de independencia de la sociedad oriental, recibe un último afluente con la *cuestión* entre los puertos del Plata, Buenos Aires y Montevideo, que ya en las postrimerías del período colonial acentúa nuestra separación con la banda occidental del gran río. Tierra de "marca" o frontera, tierra difícil, desafío de factores adversos que crean y forjan una "respuesta" social solidaria y coherente.

Hemos demostrado, acabadamente, que la vocación de independencia, el espíritu de autonomía total de nuestro país y de sus gentes, sigue una línea definida y creciente desde fines del siglo XV a comienzos del XIX. A partir de allí vienen los hechos. Es decir, los méritos realizados por ese pueblo para justificar esa vocación y, lo que es más, para aspirar al reconocimiento universal como nación independiente y soberana. Estos hechos empiezan a dibujarse entre 1806-1808 y hacen eclosión en 1811. En ese momento cenital en que aquella vieja vocación de autonomía plasma; cuando el sentir apriorístico y empírico toma forma de idea y el pueblo oriental adquiere conciencia de nación, ya está a su frente el conductor. El Fundador, el hombre que sintetiza todo aquello y es capaz de materializarlo: el General José Artigas. De ahí en más, con un instante cumbre en el martirologio del Exodo, mérito único en la trayectoria de los pueblos americanos y que es sólo nuestro, los hechos, las batallas desiguales ganadas, el enfrentamiento con la traición y la entrega, la reiterada intromisión extranjera —como en ningún otro caso— se sucederán y tras Artigas vendrán los epígonos, mayores y menores: Lavalleja, Rivera, Oribe, Trápani, etc.

Y todo a lo largo de esa extensa, angustiosa y heroica gesta por obtener la independencia, la más larga que recorriera pueblo alguno de nuestra América, los orientales, desde la alborada de Asencio en 1811 a la Convención de Paz de 1828, en cada ocasión, con las armas en la mano y el corazón puesto en el altar de la Patria, dijeron de la irreprimible voluntad de esa independencia; se ha expresado con acierto que en Las Piedras, no querían ser españoles; en Guayabos que no aceptaban ser argentinos; en Rincón y Sarandí, que se negaban a ser portugueses o brasileños. Y esta vocación fue reafirmada por los textos expresos, desde los documentos claves del artiguismo en 1811, en 1813, en 1814, en el apogeo de 1815 tanto como en la lucha heroica hasta el 20 y luego hasta la primera Carta Constitucional, la de 1830, el sesquicentenario de cuya jura y vigencia conmemoramos hoy, de pie, todos los orientales, con la misma vocación, con los mismos anhelos y, con la tremenda responsabilidad de la fecunda herencia que nos legaron aquellos que, en el conjunto de esos hechos de valor y sacrificio, de dolor y gloria, del 11 al 30, lograron la consagración de la idea: el nacimiento de nuestra nación.

LOS 150 AÑOS

Desde 1830 fecha del juramento de la Constitución Nacional e instalación del primer Presidente del naciente estado, de pocos periodos de paz gozan, los habitantes del territorio oriental, hasta comienzos del siglo actual.

Las dos primeras presidencias constitucionales, la del General Fructuoso Rivera y la del Brigadier Manuel Oribe se ven afectadas por graves problemas internacionales y por repetidos movimientos armados insurreccionales.

Los factores externos que repercuten sobre la situación oriental son los derivados de la lucha civil argentina que hasta 1832 conmueve a las Provincias amigas, separadas en dos bandos irreconciliables: unitarios y federales; la misma política de Rosas propenso a intervenir en los problemas de nuestro Estado, dentro de su acción nacionalista, que parece soñar con la reconstrucción de las viejas fronteras virreinales; colorados y blancos, los dos partidos que aglutinan por entonces a los orientales en seguimiento de sus grandes caudillos y conductores; la relación de Rivera con el movimiento republicano y separatista de Río Grande frente al Imperio del Brasil, con la consiguiente reacción imperial por la ingerencia. Todo ello además del único auténtico problema exterior del País, la fijación de los límites definitivos y la firma del Tratado que completara la Convención Preliminar de Paz.

Por lo que hace a la situación interna, las rivalidades y enfrentamientos entre las grandes figuras del proceso emancipador y sus respectivos grupos de consejeros y hombres de influencia son, más que una profunda divergencia ideológica, las motivaciones directas de los levantamientos y revoluciones que sacuden las administraciones de Rivera y Oribe.

Los levantamientos de Santana y del Coronel Eugenio Garzón en 1832 son sofocados por el gobierno de Rivera, así como una invasión por Cerro Largo comandada por el coronel rosista Manuel de Olazábal a comienzo del año siguiente.

En 1834 el General Lavalleja desembarca en armas contra el Presidente, pero es derrotado. Luego será el interinato de Carlos Anaya, entre el momento en el que se cumplió el cuatrienio de Rivera y el 1° de marzo de 1835 fecha en la que por imperio constitucional la Asamblea General deberá elegir al nuevo Presidente.

Manuel Oribe inicia una gestión de orden y eficiencia, interrumpida en julio de 1836 por una primera revolución de su predecesor Fructuoso Rivera. El 19 de octubre de ese año triunfa el gobierno en la batalla de Carpintería, ocasión en la que —por vez primera— las divisas blanca y colorada distinguen a los adversarios en la contienda fratricida.

Un año más tarde un segundo intento de Rivera, tras doce meses más de guerra civil, obtiene la resignación del mando por Oribe, quien parte a Buenos Aires donde se proclama, y es reconocido, en calidad de Presidente Constitucional del Estado Oriental.

La segunda administración de Rivera, como encargado interino del Poder Ejecutivo y luego como tercer Presidente, corre entre fines de 1838 y 1842.

Mientras tanto su estrecha vinculación con los unitarios argentinos y con los franceses, cartas de triunfo en el movimiento contra Oribe, por una parte y la



Gral. Fructuoso Rivera



Gral. Manuel Oribe

acción del General Oribe con ejércitos de Rosas frente a los unitarios y en espera de la oportunidad de recuperar la primera magistratura de la que había sido desposeído y cuyos derechos invocaba, contribuyen decisivamente, con complejos factores de diversa índole ajenos al País, a desatar esa larga contienda llamada la Guerra Grande que, entre 1839 y 1851, enfrentó a blancos y colorados, federales y unitarios y finalmente a rosistas y anti-rosistas, reunidos estos últimos en una alianza destinada a destruir los veinte años de autoridad de Juan Manuel de Rosas en el Río de la Plata.

En verdad no necesitaba el País una larga contienda civil, de tal modo entrelazada con factores externos para acrecentar problemas y dificultades que ciertamente le sobraban. Con paz y tranquilidad, las perspectivas de afirmación y consolidación de la naciente República, asomaban como metas cercanas y alcanzables.

Para el quinquenio 1829-1834 se ha estimado el monto de las exportaciones en unos 2.500.000 pesos fuertes, un 60% producido por cueros vacunos, un 16% por tasajo y un 15% cueros caballares y una proporción pequeñísima de lanas, además de grasa, sebo, etc. El charque para Cuba y Brasil y los cueros para Gran Bretaña, Francia, Estados Unidos y algún otro destino europeo.

Las importaciones, que abarcaban productos de alimentación indispensable, aceite, vino, sal, azúcar, caña, se extendían a tejidos y otros productos terminados ingleses y algunos artículos suntuarios originarios de Francia.

La población que era de 74.000 habitantes en vísperas de iniciarse la vida constitucional, ascendía ya a 128.000 en 1835; Montevideo había pasado de 14.000 a 23.404 habitantes en idéntico período. En 1840 cuando comienza la Guerra Grande el país lindaba con los 200.000 habitantes, revelando un dinamismo promisor en la tasa de crecimiento poblacional; solamente 131.969 se registrarán una docena de años después, terminada la funesta contienda.

Aquel incremento poblacional, que llegó contemporáneamente con los primeros barcos a vapor y con la aplicación de estas fuentes de energía para el trabajo de molinos y saladeros, provocó el consiguiente aumento de la demanda de producción, en especial por el volumen del aporte inmigratorio con su nivel de necesidades distintas y el "efecto de demostración" sobre la población urbana en general.

Entre 1839 y 1843 la guerra se desarrolla en las Provincias argentinas, con la sola excepción de la invasión del General Echagüe con un ejército en el que, junto a los jefes argentinos, venían los generales Juan Antonio Lavalleja, Eugenio Garzón, Servando Gómez y el Coronel Manuel Lavalleja. Derrotados en la batalla de Cagancha por Rivera, los federales deben abandonar el territorio oriental.

Recién tres años después, en la batalla de Arroyo Grande, el ejército federal, bajo el comando en jefe de Manuel Oribe vence al de la coalición anti-rosista mandado por Fructuoso Rivera.

Por casi nueve años, desde febrero de 1843 hasta el 8 de octubre de 1851, se produce el Sitio de Montevideo, la "Nueva Troya" como la llamó un famoso escritor francés, sede de un gobierno cuyo titular es Joaquín Suárez, como Presidente del Senado en ejercicio del Poder Ejecutivo.

En el Cerrito, frente a la ciudad sitiada, tras los bastiones y regimientos que mantienen el asedio, se gobierna al resto del País, con las limitaciones impuestas transitoriamente por campañas militares esporádicas que ocupan algunas zonas. Su titular es Manuel Oribe como Presidente de la República. Tiene Ministros y funcionan tribunales y la Asamblea integrada por las Cámaras de Diputados y Senadores, reunidas con los mismos legisladores que en 1838 habían sido destituidos por el triunfo de Rivera.

Joaquín Suárez.



En una y otra parte del País, en la más extensa y en la más evolucionada y densa, en la Campaña y en la Ciudad, funcionan gobiernos separados. Difícil la posibilidad de progreso, civilización, incremento de la riqueza pública, aumento de la población en uno y otro campo: agotados los recursos, diezmados los ganados, con todos los esfuerzos tendidos hacia una contienda que ensangrienta la bandera, quedan no obstante, jalones de preocupación trascendente vinculados o no a la contienda misma. La libertad de los esclavos en uno y otro bando, los avances en educación pública, la primera aplicación de la anestesia por éter, la fundación del Instituto Histórico y Geográfico, de la Casa de Moneda, la inauguración de la Universidad Mayor, la Academia de Jurisprudencia, son muestras de acciones de gobierno que van más allá del diario enfrentamiento fraterno.

En 1851 llega la Paz, que procura superar la profunda división existente con la fórmula sacramental de que no existían "vencidos ni vencedores" entre los orientales que habían combatido tan largamente.

Hay un espíritu público que comparte el deseo de olvidar el pasado, de superar las hondas divergencias, en los elementos ilustrados se piensa en una "Política de Fusión", que comparte el nuevo Presidente, electo entre hombres del Cerrito pero apoyado en el Ejército de la Defensa y con la administración pública que había sobrevivido en Montevideo. Los mismos caudillos parecen inclinarse hacia soluciones y acuerdos recíprocos.

Juan Francisco Giró asume el mando el 1° de marzo de 1852, muerto el General Garzón, unánimemente aceptado por todos como un candidato ideal.

Su gobierno se vio afectado por ásperos problemas de inconformidad política y la intromisión brasileña que se manifiesta en la negativa a apoyar al gobierno, como lo acordaba el tratado correspondiente del año 1851.

Totalmente desprovisto de apoyo y ante la actitud de Flores, Giró renuncia a su cargo el 24 de setiembre de 1853 mientras busca refugio en un navío extranjero anclado en la bahía de Montevideo.

Se produce con todo, el afianzamiento del País y su progreso, pese a los duros golpes que le deparaba su tan agitada vida pública.

En 1851 se establece el primer servicio de transporte colectivo con "ómnibus diligencias" que corrían una vez de mañana y otra de tarde, ida y vuelta, el camino entre la Plaza Independencia y la Villa de la Unión.

En 1853 el alumbrado público con gas sustituye en el centro a los faroles de aceite, evolución a su vez de los de velas de sebo primitivas.

La vacunación de la población, medidas de higiene, no muy eficaces por lo común, la regulación del ejercicio de la medicina, un único Hospital, el de Caridad anterior a la independencia, el uso de la anestesia con éter y con cloroformo, ésta en 1848, configuran los aspectos más señalables de la evolución de la salud pública, destacándose dos médicos entre los no muy numerosos existentes: Teodoro Vilardebó y Fermín Ferreira.

La campaña tenía en 1836 alrededor de 1.600.000 vacunos, en 1843 quizá llegaba, por la guerra en Río Grande y otros motivos, hasta 6.500.000 cabezas, pero en 1852 al terminar el Sitio, el censo denuncia la existencia de solamente 1.888.000 animales vacunos.

A partir de 1830 se inició la cría de ovejas con cierta importancia. Los merinos traídos entonces por Juan Jackson y Francisco Aguilar y luego por Joanicó y Hocquart, establecen las bases de un mejoramiento por mestización que permite incrementar las exportaciones de lanas y cueros ovinos. La Guerra Grande había interrumpido tal proceso de expansión que pronto se reanuda.

La agricultura tiene iniciadores, tras las huellas de Pérez Castellanos y Larrañaga, en la obra de Francisco Aguilar, Pedro Margat, un auténtico horticultor y José Buschental, cuya enorme fortuna le permite, al establecerse en el país, en el año 1849, encarar el cultivo de cereales en superficies extensas.

El permiso a Francisco Aguilar para fundar el primer molino a vapor en 1836, nos presenta a un hombre de empresa extraordinario llegado

de España con propósito definido de trabajo. Fue además por 22 años quien tuvo la concesión de la explotación de los lobos marinos en Maldonado, a la vez que ensaya una salinera y la explotación y laboreo de canteras de piedra en la zona Este en la que actuó como un constante impulsor.

La explotación industrial de la ganadería se efectuaba en los saladeros, productores del tasajo, carne salada y seca que se exportaba a Cuba y Brasil principalmente; cueros secos y salados destinados preferentemente al mercado inglés; la extracción de grasas y sebo y con el adelanto para los saladeros que significa la utilización del vapor para tales fines. Se establece la primera fábrica de jabón blanco y en 1842 se producen velas de estearina así como ácido sulfúrico. Francisco Martínez Nieto e Hipólito Doïnnel, respectivamente, son los introductores de las nuevas técnicas.

Además de lo reseñado, la industria se manifiesta en la elaboración de pan y derivados, la construcción, la fabricación de embarcaciones, de vehículos y muebles sin excesiva elaboración y la carpintería de obra, la industria del vestido y la herrería, zapatos y reparaciones de los mismos.

Todo relativamente tosco, recurriéndose a la importación para lo que faltaba, que era mucho, en cuanto las costumbres exigían variedades y tenían solicitudes nuevas y para aquello que se requería de mejor calidad y refinamiento.

El comercio sí era importante. Minorista y Mayorista, con almacenes de ramos generales y barracas favorecidas por la existencia de un puerto natural en Montevideo, con accesos comparativamente sencillos y aún por coyunturas políticas, como el período del bloqueo anglo-francés a Buenos Aires que significó algunos pocos años de prosperidad notable.

Muchos fueron los extranjeros que a poco de llegar al país, aplicaban, con esfuerzo y tesón singulares, sus afanes al comercio que poco atraía, por entonces, a los criollos viejos, más dados a la carrera de las armas y a la vida rural, a la actividad profesional o al ajetreo político para minorías, que formaron los cuadros iniciales de la vida institucional del país.

Los acontecimientos políticos de setiembre de 1853 significan la sustitución del Presidente Giró por un Triunvirato integrado por los Generales Juan Antonio Lavalleja, Fructuoso Rivera y Venancio Flores. Este queda bien pronto solo en ejercicio del Poder Ejecutivo pues mueren las grandes figuras que había llamado a compartirlo.

Pero no logra asentar su autoridad entre las revoluciones del grupo Conservador colorado y la resistencia de los blancos.

Un pacto de Flores y Oribe, inscripto dentro de la política de fusión que tantas adhesiones parecía reunir, determina el nombramiento por vía constitucional de Gabriel Pereira por el período 1856-1860.

Una nueva revolución "conservadora" determina la dura represión de los fusilamientos de Quinteros el 1º y 2 de febrero de 1858.

Con ellos finaliza la política de fusión partidaria, por más que Pereira insista en ella y quien lo sigue, el Presidente Bernardo P. Berro (1860-1864) se esfuerce por mantenerla con fervor. El gobierno de Berro ve interrumpida una gestión importante por la invasión de Flores, quien logra el respaldo de Mitre en el gobierno de Buenos Aires y llega a la alianza militar con el Imperio del Brasil que resiente la independencia con la que pretende actuar el gobierno oriental.

Sucede a Berro, Atanasio Aguirre como Presidente Interino, ya que lo era del Senado y la guerra impide las elecciones. En 1864 y hasta el fin del período de Aguirre el 15 de febrero de 1865 prosigue la guerra de la República contra la Escuadra y el ejército del Brasil que actúa conjuntamente con las fuerzas que mantiene Venancio Flores.

El episodio de la heroica Defensa de Paysandú contra tan desiguales contendores, engrandece la figura de Leandro Gómez que junto a varios de sus oficiales superiores será ejecutado por los sitiadores al ocupar la Plaza en ruinas.

El nuevo presidente del Senado se apresura a firmar el 19 de febrero la Paz que le dicta Flores, quien asume un gobierno de facto destinado

a prolongarse hasta 1868. De 1865 a 1870 el Uruguay, llevado a participar en la guerra de la Triple Alianza con Brasil y Argentina contra Paraguay, da ejemplo de bravura y coraje militares, sólo comparables a los del mismo adversario.

Asesinados el mismo día 19 de febrero de 1868 Flores y Berro, dos irreconciliables adversarios, será electo Presidente de la República el General Lorenzo Batlle (1868-1872).

Batlle realiza un gobierno partidista excluyente, lo que motiva la Revolución blanca que acaudilla Timoteo Aparicio. Guerra de lanza y sable, que finaliza bajo la Presidencia Interina del Presidente del Senado Tomás Gomensoro por la Paz de Abril de 1872 que consagra una fórmula no escrita de participación de los blancos en la integración de la legislatura, al confiarles las Jefaturas Políticas de cuatro departamentos.

En 1872 se reinicia una actividad política intensa, con formación de núcleos cívicos agrupados alrededor de programas de principios en los dos grandes partidos históricos y aún fuera de ellos. Nace entonces, de los blancos, el Partido Nacional.

La elección presidencial de 1873 recae en un principista, José E. Ellauri y funcionan Cámaras pluripartidistas, en representación de elementos principistas de brillante formación universitaria. El País ha progresado y se ha modernizado considerablemente, pero se acusa al régimen de excederse en los debates teóricos y anularse para la acción efectiva en el campo de las realizaciones materiales urgentes.

En enero de 1875 un enfrentamiento en las mesas electorales es la antesala del pronunciamiento militar del Coronel Latorre, la renuncia de Ellauri y la designación de Pedro Varela para completar el período. A través del "año terrible" como se conoce aquel 1875 de crisis económica, caos en la banca y crédito, y la Revolución Tricolor, que agrupa a los principistas contra la situación. Vence el Coronel Lorenzo Latorre quien poco después, a comienzos del año 1876, desplaza a Varela y asume como Gobernador Provisorio la totalidad de los poderes públicos.

Latorre logra superar la crisis económica y en su gestión, realiza una obra material positiva y trascendente, con importantes conquistas administrativas y una labor de orden y seguridad para la campaña e incorpora, con José Pedro Varela, la radical transformación de la Enseñanza Primaria,

obra seguida con tesón a lo largo de los años por Jacobo Varela, quien fue el sucesor de su hermano el reformador. A Latorre lo sucede en 1879 Máximo Santos, que directa o indirectamente gobierna al país hasta 1886.

La presión de la oposición y una conjunción de factores lo llevan a convocar un Ministerio de Conciliación y abandonar el País.

El gobierno del General Tajes, es período de auge económico y financiero, cortado por la Crisis del 90, duro golpe a una realidad deformada por la especulación.

El país se moderniza rápidamente y sólo necesita paz y trabajo para progresar. Julio Herrera y Obes y su sucesor Juan Idiarte Borda practican una política excluyente, de círculo, que provoca la reacción de la mayoría de sus correligionarios que comienzan a rodear a José Batlle y Ordóñez; del principismo del Partido Constitucional y, en especial, del Partido Nacional que encuentra en Aparicio Saravia el conductor capaz de llevarlo a la revolución por la libertad política y la coparticipación electoral, en 1897.



Genl.
Lorenzo
Latorre

Aparicio Saravia.





José Batlle y Ordóñez.

El asesinato de Idiarte Borda y la ascensión de Juan Lindolfo Cuestas abre, finalmente, tal posibilidad. Durante la prolongada gestión de Cuestas, de 1897 hasta 1903, existe una efectiva coparticipación de los partidos en el Senado y la Cámara de Diputados.

Comienza en 1903 la presidencia de José Batlle y Ordóñez. Los nacionalistas entienden que se ha dejado de cumplir el Pacto de coparticipación de 1897 y con Saravia se lanzan a la Revolución de 1904, que moviliza los mayores contingentes de la historia militar de la República y no finaliza sino al morir Aparicio Saravia, el último de los caudillos, herido gravemente en la batalla de Masoller. Sangrientos encuentros entre enero y setiembre de 1904 marcan el fin de las grandes guerras civiles que conmovieron el pasado nacional.

Batlle hace un gobierno con innovaciones en materia económica y social, tendencia que acentúa en su segundo período de gobierno, 1911-1915. Entre 1907 y 1911 la Presidencia de Claudio Williman significa una pausa, que personaliza en Batlle la responsabilidad de la política, que resisten sus opositores del Partido Nacional y quienes no lo siguen, en una fracción muy minoritaria del coloradismo. Estas fuerzas se alían, cuando se convierten, sumadas, en mayoría, en la Convención Constituyente que se convoca para reformar la Constitución de 1830.

Batlle preconizaba la sustitución de la Presidencia de la República por un órgano pluripersonal, un Consejo al estilo del Ejecutivo de Suiza. Triunfa el anticolegialismo y el Partido Nacional, que obtuvo para la Constituyente el Voto Secreto y una Representación de Minorías aceptable, entra a transar sobre el régimen del Ejecutivo, siempre que se asegure la coparticipación, la libertad electoral y la representación proporcional.

Surge así a partir de 1919 un régimen bicéfalo: un Presidente con las carteras del Interior, Guerra y Relaciones y un Consejo Nacional de Administración, con representación de minoría, que designa los restantes ministerios y conduce el resto de la gestión gubernamental.

A Feliciano Viera (1915-19) último presidente de la Constitución de 1830, suceden Baltasar Brum, José Serrato y Juan Campisteguy con el nuevo régimen constitucional.

El nacionalismo triunfa electoralmente en 1925, asegurando brevemente la presidencia del Consejo Nacional, ya que no era instancia de elección de Primer Magistrado y obtiene pronto constante mayoría en el Senado y ocasionalmente en la Cámara de Diputados, favorecido por divergencias internas coloradas.

La economía del país emerge floreciente, de la guerra, sufre la recesión mundial inmediata, pero se repone rápidamente y avanza hacia la gran crisis siguiente con alegre ignorancia del futuro.

EL 29 de octubre de 1929, la Quiebra de la Bolsa de Valores de Nueva York tiene una serie consecutiva de repercusiones, que marca una terrible crisis de la economía del mundo, con las más graves consecuencias políticas y sociales.

El Uruguay que festeja su Centenario constitucional en 1930 con relevancia especial, prosigue en las presidencias de Campisteguy y Gabriel Terra su desenvolvimiento pacífico fundado en la libertad política y la coparticipación. Pero la situación económica golpea con creciente intensidad en 1931 y 1932 a pesar de las medidas para enfrentarla del Consejo Nacional de Administración.

En 1933 el Presidente Terra, con la bandera de la reforma constitucional contra el Colegiado, da un golpe de estado.

Se aprueba en 1934 una nueva constitución y Gabriel Terra se mantiene con el apoyo del Partido Colorado situacionista y del Nacional que sigue, en mayoría, a su caudillo Luis Alberto de Herrera. La oposición, que recurre a algún intento revolucionario y la abstención electoral, la realizan el Batllismo y el Partido Nacional Independiente, principalmente.

En 1938 sucede a Terra el General Baldomir, quien abre posibilidades a la normalización de la vida política, a la que se llega en la siguiente

instancia electoral, ya sin abstención cívica.

La situación se mantiene durante los gobiernos de Juan José de Amézaga (1943-1946), Tomás Berreta (1947), Luis Batlle Berres (1947-1951).

La prosperidad del país, en aumento, como consecuencia de la Guerra Mundial y por la Guerra de Corea (1950-1953) que promueven su comercio exterior y la industrialización, es proclive a reclamos sociales admitidos con largueza.

El Presidente Andrés Martínez Trueba, colegialista convencido, consigue la aprobación de una Reforma que implanta la sustitución del Presidente por un Consejo de Gobierno.

Tal el sistema de Gobierno con Martínez Trueba al comienzo y luego como primeros presidentes del cuerpo al iniciarse el período, Luis Batlle Berres en 1955, Martín R. Echegoyen en 1959 y Daniel Fernández Crespo en 1963, señala, a través de las elecciones de 1958, la rotación en el poder de los grandes partidos, con la vuelta del Partido Nacional al Ejecutivo luego de 93 años.

Los nacionalistas son derrotados en 1966; también se modifica la Constitución, tornándose al ejecutivo unipersonal.

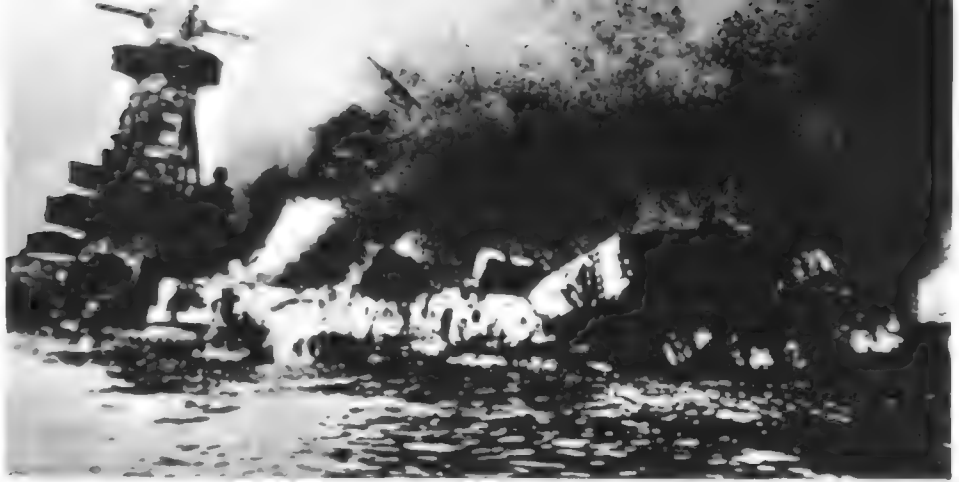
Desde entonces, al Gral. Gestido, que muere a los ocho meses de iniciado su período, lo sucede hasta marzo de 1972 Jorge Pacheco Areco, que enfrenta con energía la subversión y los problemas económicos, restituyendo el sentido de autoridad.

Durante el gobierno de su sucesor Juan María Bordaberry, prosigue con intensidad la acción terrorista, que se combate con creciente eficacia por las Fuerzas Conjuntas del Ejército, la Armada, la Fuerza Aérea y la Policía.

La actitud del Parlamento motiva su disolución el 27 de junio de 1973, estableciéndose un régimen cívico-militar que se mantiene en la actualidad.

Una política de progresiva liberalización económica, el triunfo sobre la subversión terrorista, el ordenamiento de la Universidad y la reforma administrativa, son etapas cumplidas o en proceso de cumplimiento por el régimen existente.

A mediados de 1976 el Presidente Bordaberry fue sustituido interinamente por el Dr. Alberto Demicheli (Presidente del Consejo de Estado) y luego de su elección por el Consejo de la Nación, en agosto de dicho año, asume la Presidencia de la República el Doctor Aparicio Méndez.



*Graff Spee.
(2ª Guerra Mundial)*

Inauguración del Puente Paysandú-Colón



Inauguración de la Represa de Salto Grande



BANDERAS Y ESCUDOS

No hay símbolo que represente más acabadamente una nacionalidad, una raza, una religión, o cualquier agrupamiento humano unido por un común sentimiento o interés que la bandera.

Desde la más remota antigüedad el hombre ha levantado banderas y las ha hecho marchar delante a la guerra de conquista o las ha hecho flamear sobre el lugar a defender.

Fue durante la Edad Media que la bandera cobra importancia, primeramente para unir a su alrededor los seguidores del Señor Feudal, el que a su vez se unía a su Soberano marchando todos juntos, bajo las distintas enseñas propias de cada noble.

Esas banderas medievales eran, casi siempre, derivadas del blasón del Señor Feudal con, a veces, motivos religiosos.

El Soberano, Rey o Emperador tenía como propio el Pendón Real o Imperial, bandera de un color unido en la cual se bordaba el escudo particular del Soberano.

Era pues esta bandera la representación del Monarca y no del país en sí. Al enarbolarse en buques y fortalezas indicaba la posesión Real o Imperial.

El advenimiento de las Repúblicas a fines del siglo XVIII dio a la bandera la representabilidad total de una nacionalidad que hoy ostenta.

Al querer exponer en las pocas líneas imprescindibles de un resumen que sólo pretende exponer una secuencia gráfica de los símbolos que campearon en lo que es hoy la República Oriental del Uruguay, sin entrar en un estudio histórico legal de los mismos, lo que determinaría la edición de no ya un artículo, sino la de un muy voluminoso tomo, debemos comenzar mencionando las banderas que Colón trajo a América y que plantó en el Continente como marca de posesión de los Reyes Católicos.

A falta de documentación de la época, la tradición adjudica a la expedición descubridora dos banderas:

Un gallardete o estandarte con las reales iniciales coronadas y la cruz simbolizando el sentido cristiano de la expedición. (Figura N° 1).

Otro con las armas de Castilla y León simplificando la representación heráldica de los soberanos, armas estas que con pocos agregados representaron a los Reyes de España hasta el mismo fin de la época colonial. (Figura N° 2).

Los Reyes Católicos, luego de la conquista de Granada fijaron sus armas haciendo figurar en cuarteles repetidos las de Isabel y las de Fernando. Isabel o Ysabel, llevaba las de Castilla (torre de oro en campo de gules que es el nombre heráldico del rojo) y las de León (león rampante de gules con garras, lengua y corona de oro, sobre campo de plata o blanco que es la representación de ese metal). Fernando llevó las de Aragón (de oro con cuatro palos de gules, escudo éste de los Condes de Barcelona) y las de Sicilia, (Cuarteladas en soteur de Aragón y de Hohenstaufen águila negra o de sable, sobre plata).

En la punta, sobre campo de plata agregaron una granada de color natural en recuerdo de la conquista de esta ciudad.

El escudo estaba coronado y se apoyaba sobre un águila de San Juan. (Figura N° 3).

La presencia portuguesa en estas latitudes, desde el comienzo de la conquista, trajo los símbolos propios de este estado el cual, para América, usó desde la época de Don Manuel, la esfera armillar de oro, (figura N° 4), símbolo que se conserva a través de los siglos figurando en

los escudos de la época Luso-Brasileira como veremos más adelante. El escudo Real Portugués lo describiremos cuando analicemos el escudo de Felipe II que lo incluyó en el suyo luego de la conquista española de ese Reino.

El reinado de Carlos I de España, Carlos V de Alemania, trajo a la heráldica española los blasones de Austria (de gules a la faja de plata), de Borgoña nuevo (de azur, nombre heráldico del azul, sembrado de flores de lis de oro, con bordura componada de gules y plata), de Borgoña viejo (bandeado de seis piezas de oro y azur, bordeado de gules), de Brabante (de sable con león rampante de oro con garras y lengua de gules), de Flandes (de oro con león rampante de sable con garras y lengua de oro) y del Tirol (de plata con águila de gules coronada de oro, las alas cargadas con una media luna de oro con las puntas flordelisadas).

Tal fue el Escudo de Carlos I, Felipe II, Felipe III, Felipe IV y Carlos II, Reyes de la Casa de Austria (figura N° 5).

A este escudo, Felipe II le agregó el de Portugal, de plata con cinco escudetes de azur en cruz cargadas con cinco bezantes de plata, bordura de gules con siete castillos de oro. Este viejo escudo, uno de los más antiguos de Europa, se remonta a la Edad Media y se conservó sin variantes, en América, hasta la Independencia del Brasil.

Los Austrias usaron los escudos descriptos bordados en fondo blanco como banderas imperiales, (figura N° 6).

El otro elemento heráldico traído a España por la Casa de Austria fue la Cruz de San Andrés o de Borgoña. Tal fue la usada sobre fondo blanco como bandera militar por excelencia del Imperio Español, fue la bandera de los Tercios y fue la bandera Coronela de los Regimientos de España en América.

Su diseño (figura N° 7) en su forma más simple fue de uso general. En contadas ocasiones el fondo fue azul o morado. También se adornó con los escudos de las villas americanas a las cuales pertenecía el Regimiento. En esos casos se usaron los escudos en los extremos de la cruz.

El Rey Carlos III, en 1785, dio a la Marina de Guerra de España un nuevo pabellón. Ondeaban en el mar una gran profusión de banderas reales con escudos bordados en campo blanco y tal hecho determinó la necesidad de crear una bandera que se diferenciara claramente de las pertenecientes a las demás Marinas.

El Rey en persona eligió el modelo de varios que se le sometieron a su real parecer. Privó el criterio de la gran visibilidad y, evidentemente el uso de colores vinculados al Reino de España desde la época de Fernando e Isabel, el oro y el rojo o gules. Tal es el origen de la última bandera de España en América y actual de ese Reino. (Figura N° 8).

Esta insignia se adornó muchas veces con un escudo simplificado del Reino. (Figura N° 9).

Con el advenimiento de Felipe V, primer Borbón de España, el escudo del Reino recibió el blasón de la Casa de Borbón que era de azur con tres flores de lis de oro a la bordura de gules.

Los Borbones simplificaron el escudo dejando para uso general solamente los cuarteles de Castilla, León, Granada y el de Borbón en el medio.

A este escudo simplificado se le agregaron las Columnas de Hércules y la divisa "NON PLUS ULTRA" que, desde tiempos de Carlos I habían sido símbolos del Imperio Ultramarino de los Soberanos Españoles.

Este escudo, (figura N° 10) fue el que estampado en las monedas coloniales conocieron desde su infancia, los hombres de nuestra emancipación.

El complicado escudo con todos los cuarteles de Austrias y Borbones se siguió usando en los Pendones Reales, que se homenajeaban en los Cabildos americanos al advenimiento de un nuevo Rey o cualquier evento de mayor importancia. Fue conservado también en las monedas de oro coloniales.

Montevideo tuvo escudo propio presumiblemente desde el reinado de Carlos III, ya que, para conmemorar el advenimiento de Carlos IV,



Fig. 1

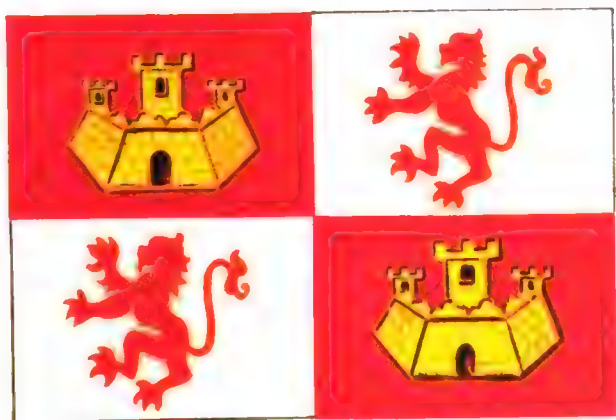


Fig. 2



Fig. 3



Fig. 4

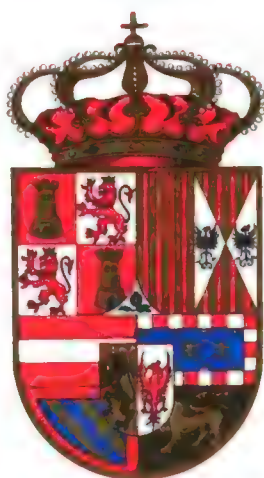


Fig. 5

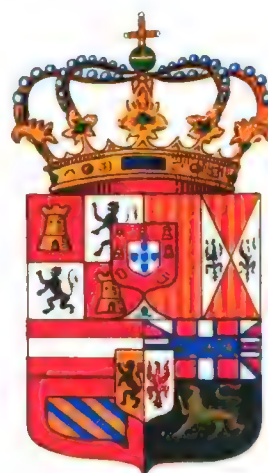


Fig. 6

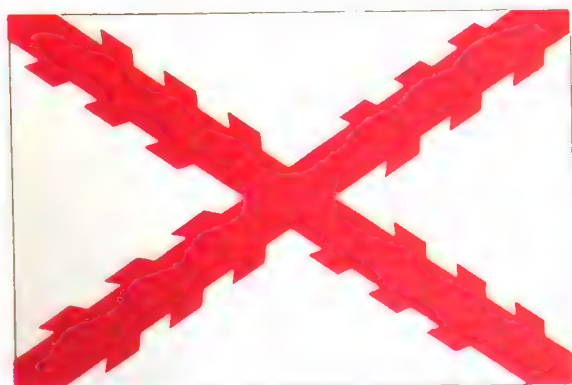


Fig. 7



Fig. 8

en 1789, se fundieron medallas (de las llamadas Juras) con un cerro coronado por un castillo. Estas Juras fundidas y acuñadas en gran cantidad en los pueblos y villas de la América Española llevaban por lo general, las armas adjudicadas a los lugares de emisión.

Mucho se ha escrito sobre este nuestro primer escudo ciudadano. Escasas son las referencias de época. Frente a ello hemos creído prudente representarlo tal como figura en una bandera militar tomada por los ingleses en 1807 y que se conserva en un Museo Regimental en Irlanda del Norte. Tal es la figura N° 11.

El escudo del cerro y castillo aparece coronado por corona de duque y con atributos militares y banderas del ejército y marina.

La toma de Montevideo en 1807 por los ingleses trajo a nuestra heráldica el escudo y la bandera del Reino Unido de Inglaterra, Escocia e Irlanda.

El escudo llevó las armas personales de Jorge III como Rey y Elector de Hannover sobre las antiguas del Reino. (Figura N° 12).

La bandera, llamada Unión Jack por estar formada con la unión de las de Inglaterra (cruz roja en campo blanco), Escocia (cruz diagonal blanca en campo azul) y de Irlanda (cruz diagonal roja en campo blanco) era muy nueva pues recién en 1801 se le agregó la cruz diagonal roja por Escocia. (Figura N° 13).

La Reconquista de Buenos Aires determinó por Real Cédula del 24 de abril de 1807, el agregado al escudo de Montevideo de distintos elementos honoríficos y el título de Muy Fiel y Reconquistadora.

De este segundo escudo de nuestra Capital son también escasos los antecedentes de época. Como en el caso del primero hemos creído prudente su representación en la figura N° 14 agrupando los elementos comunes a un antiguo bordado de un Pendón Real y a una viñeta de la Gazeta extraordinaria de Montevideo de 1811.

No le hemos agregado la divisa "Castilla es mi Corona", en ninguno de los dos casos, por pensar que es dudosa su autenticidad.

El estudio histórico de ambos escudos coloniales dista mucho aún de estar completo, falta documentación original la cual quizá algún día algún afortunado investigador encuentre para bien clarificar todas las dudas.

Este segundo escudo que reproducimos tiene corona de Marqués, banderas inglesas abatidas, palma, corona de oliva, pendón Imperial y atributos militares similares al anterior. (Figura N° 14).

Esta apretada síntesis que cubre desde fines del siglo XV a principios del Siglo XIX, nos ha mostrado los elementos heráldicos coloniales de tres imperios, el Español, el Portugués y el Inglés.

De todo este largo historial de conquistas nada queda en nuestros símbolos independientes con excepción del cerro y castillo de Montevideo.

La nueva heráldica independentista comienza para nosotros con la bandera y escudo de las Provincias Unidas del Río de la Plata que borraron todo lo antiguo trayendo los colores del cielo, el sol que ilumina el nacimiento de nuevas naciones según unos, símbolo masónico según otros y representación de la divinidad india según algunos otros; el gorro Frigio, las manos unidas de confraternidad y laureles de victoria. (Figuras Nos. 15 y 16).

Artigas nos da el primer pabellón totalmente nuestro. La diagonal roja sobre la bandera de las Provincias Unidas es la afirmación de un principio, de un lazo creado por la sangre, un desafío a la adversidad.

Los integrantes de la Liga Federal enarbolaron muchos pabellones inspirados por él. Siempre los mismos colores alternados según el gusto de cada caudillo para decir al mundo lo mismo que quiso decir Artigas. También los Corsarios crearon banderas a su gusto con los mismos colores. De ellos se ha escrito mucho y muy bueno. La figura N° 17 reproduce algunos de ellos, existieron muchos más, todos muy similares.

En el año 1816 algunos folletos publicaron un escudo de la Provincia Oriental con la leyenda "Con Libertad ni Ofendo ni Temo" del cual no existen antecedentes precisos. Este escudo fue jerarquizado por



Fig. 9



Fig. 10



Fig. 11



Fig. 12

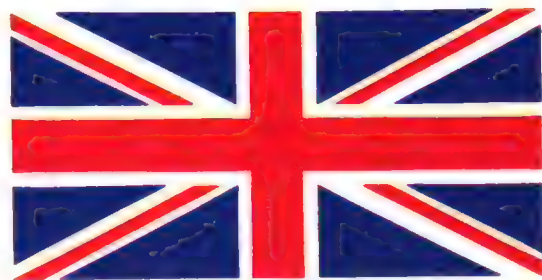


Fig. 13



Fig. 14

Andrés Lamas en ocasión de su estudio histórico en 1885, relacionado con el primer Escudo de Armas del Montevideo moderno estudio éste, publicado por la Junta Económico Administrativa en 1903.

El escudo artiguista conserva el sol de las Provincias Unidas del Plata y agrega el brazo con la balanza, innegable símbolo de igualdad republicana. Dan carácter militar al mismo, los trofeos que lo adornan y lleva el homenaje a la raza indígena en la corona de plumas que lo remata. (Figura N° 18).

Artigas nos deja aún más símbolos de su gesta.

En algunas patentes de corso figura un sello con la leyenda "Libertad Republicana", flechas (de nuevo los indígenas), lanza (la lucha) y la balanza del escudo. El todo lo adornan estrellas, elementos extraños al simbolismo rioplatense pero de contenido evidentemente místico. (Figura N° 19).

La tricolor de Artigas fue evidentemente azul, roja y blanca, se cambia pues el azul celeste de la bandera de las Provincias Unidas del Río de la Plata, creemos que sin motivo especial. Razones de orden práctico debieron hacer más accesible el azul, color común a muchas telas fácilmente obtenibles, que el azul celeste más aparente para telas finas y de poca resistencia.

Sin embargo algunas banderas artiguistas fueron celestes, así lo prueba la descripción de la enarbolada en Santa Fé el 24 de marzo de 1815.

Pensamos que fue más adelante que, adoptando el color celeste los Unitarios, la diferencia entre éste y el azul cobró importancia ya que se sabe que las banderas rosistas fueron azules con gorros frigos colorados en sus fajas azules.

Para Artigas fue el rojo color federal, para los Federales lo fue el azul bien diferenciado del celeste de los Unitarios y del de nuestra bandera de la Guerra Grande.

Las invasiones portuguesas de 1811 y 1816 se hicieron bajo el pabellón real blanco con el escudo del Reino Unido de Portugal, Brasil y Algarve. Este escudo unía el antiguo símbolo imperial de la esfera armillar al escudo del Reino de Portugal, el todo coronado con la corona Real. (Figura N° 20).

En 1821 el Congreso Cisplatino actuando en Montevideo proyectó agregar a las Armas de Montevideo la Esfera Armillar y Escudo de Portugal.

En una reconstrucción publicada en 1935 y que se reproduce en la figura N° 21, el Escudo de Montevideo aparece con el cerro sobre el mar coronado por el castillo de tres torres, idéntico a los coloniales estudiados anteriormente, agregándose una corona de laurel que rodea la torre. Este elemento estuvo presente en el modificado luego de la Reconquista de Buenos Aires, los demás elementos conmemorativos de este hecho fueron eliminados del proyecto que nos ocupa, evidentemente por razones de la amistad existente entre Portugal e Inglaterra en la época. Tal debió ser el escudo de la efímera Provincia Cisplatina.

Producida la Independencia del Brasil en 1822 este Imperio adopta un nuevo escudo de complicado diseño en el cual figuran, como vínculos al pasado, la Esfera Armillar y la cruz roja de la antigua Orden de Cristo. Corona de nueva forma, ramas de plantas tropicales completan el conjunto en el cual ya aparece el verde característico de los símbolos brasileiros. Este escudo, (figura N° 22), en medio de un rombo amarillo en fondo verde, integró la bandera Imperial del Brasil y tremoló en nuestro territorio hasta la gesta de 1825.

El desembarco de los Treinta y Tres trae a nuestra Patria su segunda bandera propia, que evidentemente no fue sino una variante de la de Artigas. El principio de unión federal estaba impreso en ella por sus fajas y colores, el renovado afán independentista en su lema "Libertad o Muerte". (Figura N° 23).

Consolidada la Independencia le tocó el honor a la Asamblea General Constituyente y Legislativa reunida en Canelones bajo la Presidencia de Don Silvestre Blanco, decretar el Pabellón Nacional bajo el siguiente texto: "El Pabellón del Estado será blanco con nueve listas de color azul celeste horizontales y alternadas, dejando en el ángulo superior del lado del asta un cuadrado blanco en el cual se colocará un sol", 18 de diciembre de 1828.



Fig. 15



Fig. 16



Fig. 18



Fig. 17



Fig. 19



Fig. 20



Fig. 21



Fig. 22

Muy pocas representaciones gráficas de esta primera bandera existen. Una de ellas, muy precisa es la que figura en el abanico alegórico que conserva el Museo Histórico Nacional. Sobre él se basó nuestra figura N° 24. Es, sin embargo, lo lógico, de acuerdo al texto, que la bandera, de color "blanco, con nueve listas de color azul-celeste", tuviera diez listas blancas y no ocho como figura en el abanico mencionado. Por ello hemos hecho la bandera de la figura N° 24 A.

De 1825 a 1828 nuestra Patria continuó usando el Escudo de las Provincias Unidas del Río de la Plata, como lo atestiguan documentos oficiales de la época.

La Convención de Paz del 4 de Octubre de 1828 elevó nuestra Provincia al rango de Nación. Por lo tanto correspondió la creación de un escudo de Armas de la Nación, misión ésta que realizó la Asamblea General Constituyente y Legislativa del Estado, reunida en la Aguada por imperio de la siguiente Ley: "El Escudo de Armas del Estado será un óvalo coronado con sol y cuarteado con una balanza por símbolo de la Igualdad y la Justicia, colocada sobre esmalte azul en el cuadro superior de la derecha; en el de la izquierda el Cerro de Montevideo, como símbolo de fuerza en campo de plata; en el cuadro inferior de la derecha, un caballo suelto como símbolo de la Libertad, en campo de plata; y en el de la izquierda sobre esmalte azul, un buey como símbolo de la Abundancia. Adornado el Escudo con trofeos militares, de marina y símbolo de Comercio" 13 de marzo de 1829.

Existen varios cuadros antiguos de este Escudo, pero los mismos muestran la nueva bandera de cuatro listas celestes y son, por lo tanto posteriores a la modificación de nuestra bandera.

No sucede así con el que figura en un pañuelo litografiado conservado en el Museo Romántico de nuestra ciudad. Es un diseño simple lleno de encanto arcaico y es el que hemos tomado de modelo para la figura N° 25. En él se nota claramente que las banderas que lo adornan tienen nueve listas celestes. Otro abanico alegórico compañero al anterior muestra un muy parecido dibujo.

Corresponde señalar aquí que bien poco se conoce de los pormenores de la creación de nuestra Bandera y nuestro Escudo.

Se conocen sí, algunos proyectos no adoptados. Es interesante observar el del "Proyecto de Constitución para el Estado de Solís" redactado por Don Manuel Errazquin y que reproducimos con algunas modificaciones en la figura N° 26 tomado de "Un Antecedente Constitucional Desconocido" de H. Martínez Montero. En él figuran la balanza y el caballo, elementos uno del escudo de Artigas y otro nuevo. La disposición general, laureles, sol y gorro frigio, vienen del de las Provincias Unidas aún en uso en la época del proyecto constitucional.

La bandera que el mismo texto proyectaba es la de nuestra figura N° 27 y es simplemente una variante más de la artiguista.

Otro proyecto que hay que mencionar es el de Ramón Masini que conserva el Museo Histórico Nacional (figura N° 28) y que siendo, evidentemente un escudo provincial, incluye el cerro y el castillo, elementos de nuestra heráldica colonial.

Muy poco tiempo de vida tenía nuestra primera bandera cuando posibles dificultades de ejecución determinaron el deseo de modificarla.

Esta reforma fue presentada y se sancionó el 11 de julio de 1830 según el siguiente texto: "El Pabellón Nacional constará de cuatro listas azules horizontales en campo blanco distribuidas con igualdad en su extensión, quedando en lo demás conforme al que establece la ley del 26 de diciembre de 1828".

Entendemos que la reforma solo versó sobre el número de listas y por lo tanto este pabellón de 1830 fue también azul-celeste.

Para nuestra figura N° 29 hemos elegido el tipo de sol que se usó hasta principios de siglo según se observa en documentos oficiales.

A fines del año 1830 se intenta modificar también el Escudo según el modelo de la figura N° 30, tomado de un proyecto de moneda publicado por el Dr. Francisco N. Oliveres en su obra "Numismática Nacional",



Fig.23



Fig. 24



Fig. 24 A



Fig. 25

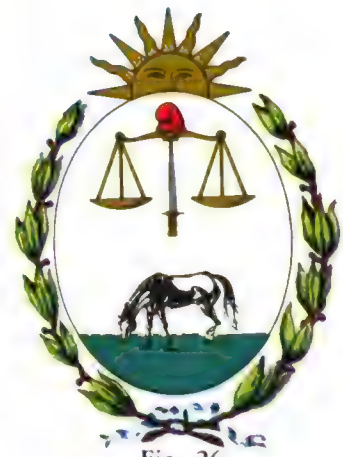


Fig. 26

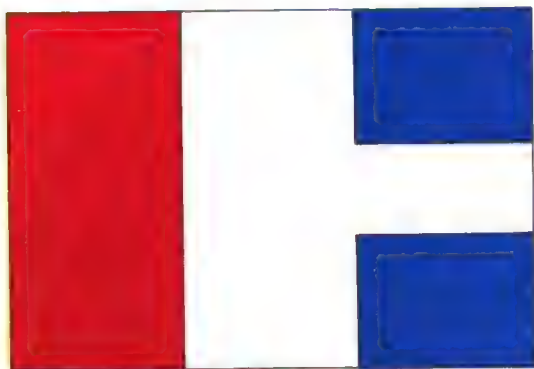


Fig. 27



Fig. 28



Fig. 29



Fig. 30

similar al de la figura N° 31 que se tomó de la medalla conmemorativa a la Jura de la Constitución. El haber sido acuñada hace pensar que se creyó que la iniciativa de reforma tuviera éxito ya que no se comprende de otra forma que esas piezas de plata y oro fueran distribuidas por los jerarcas del Gobierno conteniendo un escudo que no era legal.

José M. Fernández Saldaña menciona otro proyecto de reforma presentado en 1831 con el diseño de la figura N° 32, el cual tampoco tuvo éxito.

Es evidente que contemporáneamente a la Jura de nuestra Constitución hubo un consenso, por lo menos entre un grupo de prohombres, de que nuestro escudo debía ser el cerro coronado por un asta con el gorro frigio o de la Libertad, como expresa un proyecto.

Termina la larga historia de nuestro escudo con la modificación de la Ley del 12 de julio de 1906 y el Decreto del 26 de octubre de 1908 que da forma definitiva al símbolo (figura N° 33).

Nuestra bandera, sin ser modificada es reglamentada según el Decreto del 18 de febrero de 1952 fijándose el color de las listas en "blanco y azul" y dándose forma definida al sol. Su diseño es el de la figura N° 34.



Fig. 31

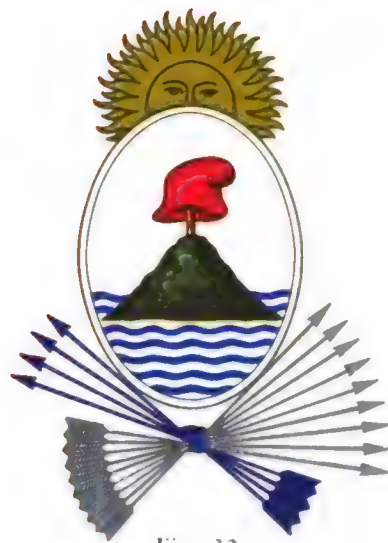


Fig. 32



Fig. 33



Fig. 34

GENESIS Y JURA DE LA CONSTITUCION DE 1830

I - Introducción

El 22 de noviembre de 1828 se instala en San José la Asamblea Constituyente y Legislativa del Estado, en sesión preparatoria y el día 24 se inaugura en forma solemne, procediéndose a la ceremonia de jura por sus integrantes.

En esta sesión solemne el Presidente de la Asamblea, don Silvestre Blanco, pronunció el discurso inaugural que empieza con las siguientes palabras: "A los dieciocho años de nuestra revolución y de vicisitudes inherentes a todas ellas. . ." Parece incontrovertible entonces que, a juicio de los actores de este acontecimiento o sea de los propios integrantes de la Asamblea, existía una indisoluble unidad en el proceso político-militar protagonizado por los orientales desde 1810.

Por otra parte, la instalación de la Asamblea respondía al claro propósito del General Lavalleja, Gobernador y Capitán General, de asegurar la regular elección de su sucesor, ante la proximidad del vencimiento del tercer año, límite de su mandato, cuyo propósito fue llevado a efecto por el Gobernador Delegado Luis Eduardo Pérez mediante el decreto de convocatoria a elecciones del 26 de julio de 1828, coadyuvando a ello el canje de las ratificaciones de la Convención Preliminar de Paz.

El citado decreto de convocatoria, a su vez, declara en vigor las "Instrucciones" expedidas por el Gobierno Provisorio el 17 de junio de 1825, con pequeñas variantes y a virtud de las cuales se había llegado a la integración de la Sala de Representantes en aquel mismo año.

Los extremos que se dejan expuestos, ponen de relieve un concepto inicial: el estudio de la génesis de la Constitución de 1830, supone el análisis no sólo del ciclo que comienza en noviembre de 1828 con la instalación de la Asamblea Constituyente y Legislativa, sino también del conjunto de fenómenos históricos que concurren a la concreción del texto jurado el 18 de julio de 1830. Más allá del siempre latente y difícil problema de la periodización histórica, génesis es, además de origen o principio, el conjunto de fenómenos que dan por resultado un hecho. Y si el hecho que ocupa ahora la atención del lector es el sesquicentenario de la primera Constitución del Estado, el conjunto de fenómenos que generaron tal texto, al menos desde el punto de vista institucional, tiene su raíz en la Cruzada de 1825.

II - El proceso iniciado en 1825

Prescindiendo del claro significado político ínsito en las palabras transcritas de Silvestre Blanco, tan exacto como aquella apreciación de Vigodet que filiaba la situación de Montevideo en 1814 en los acontecimientos comenzados en 1806 —invasiones británicas—, la idea de continuidad histórica, en lo que a la estructuración del Estado Oriental se refiere, permite establecer un punto de referencia inmediato que es la Cruzada de 1825.

En efecto, las corrientes historiográficas tradicionales señalan dos aspectos en la promulgación de la Constitución de 1830: si por un lado se la ve como la culminación de la gesta emancipadora promovida por el General Artigas y concluida por la Cruzada, por otro aparece como la consagración final de una serie de instrumentos normativos que desde las leyes fundamentales de 1825 sientan las bases institucionales del país.

Los hechos históricos posteriores a 1830 demuestran que no fue, la

Constitución de ese año, el punto final de la gesta emancipadora, ya que arduas y legendarias instancias bélicas hubieron aún de apurar los orientales para consolidar su soberanía. Ella sirvió, sí, a consagrar una solución jurídico-institucional, pero no decidió ni por su propia naturaleza podía decidir, la lucha por la independencia nacional.

Como solución jurídico-institucional, no como un hito en la independencia que sería de cargo exclusivo del coraje y la sangre de los heroicos hijos de esta tierra, ella se inserta en el proceso de la Cruzada que iniciaron Lavalleja y Oribe y a la que se sumara felizmente Rivera, sin olvidar al Ejército de Observación o Ejército Republicano mandado por Martín Rodríguez, primero y por Carlos Alvear, después.

Ese proceso, bien conocido en la faz militar, que es brillante por sus triunfos: Sarandí, Rincón, Santa Teresa, Ituzaingó, la campaña de las Misiones, entre otros hechos de armas victoriosos; ese proceso, paralelamente a tan notable faz militar, ofrece otra cara u otra vertiente que es la jurídico-institucional, desarrollada admirablemente en la forma más lógica y coherente.

En pasos sucesivos se instituirá cada uno de los Poderes del Estado, conformando la completa estructura de éste casi al modo de una planta desarrollada a partir de la semilla germinal.

En abril de 1825 Lavalleja convoca a sus paisanos a la guerra: "El mundo ha fijado sobre vosotros la atención. La guerra va a sellar vuestros destinos. Combatid pues y reconquistad el derecho más precioso del hombre digno de serlo". Comienza la brillante faz militar del proceso.

Un mes más tarde el mismo Jefe convoca a los Cabildos para que envíen sus representantes, quienes integrarán un Gobierno Representativo y Provisional. Este se instala el 14 de junio en la Florida, presidido por Manuel Calleros y de inmediato invita a los pueblos para designar sus representantes por razón de un reglamento que encierra un definido concepto democrático y así se constituirá la Honorable Sala de Representantes. Comienza la ponderada faz jurídico-institucional del proceso.

La Honorable Sala de Representantes, conocida en la historia en forma primordial por haber dictado las tres leyes fundamentales del 25 de agosto de 1825 —Independencia, Unión y Pabellón Provincial— cumple además una obra legislativa de naturaleza constitucional, a través de sucesivas legislaturas.

Si la instalación de la Asamblea implicaba la institución misma del Poder Legislativo, la propia Sala de Representantes habría de dictar leyes —normas formalmente legislativas, pero constitucionales desde el punto de vista material— que estructurarían el Poder Ejecutivo, tanto en lo referente al Gobernador y Capitán General como al Gabinete Ministerial. También en octubre de 1826 se promulgó la ley de supresión de Cabildos que crea el Poder Judicial, con Jueces Letrados y programando un Tribunal de Apelaciones, al par que diferencia y, por tanto, atribuye a diferentes autoridades la función jurisdiccional y la policial. Por último, pertenecen al mismo rango de normas constitucionales las referentes a inmunidades y responsabilidades parlamentarias, a libertad de vientres y prohibición de tráfico de esclavos, así como la que consagra derechos y garantías esenciales del individuo.

III - La Asamblea Constituyente

En la fecha ya referida del 24 de noviembre de 1828 se instala formalmente la Asamblea Constituyente y Legislativa del Estado.

Como se anotara antes, Lavalleja, que había disuelto en octubre de 1827 la Sala de Representantes como trasunto de las pugnas políticas en plena efervescencia, se hallaba muy cerca del vencimiento del término de su mandato y necesitaba asegurar la legalidad de la designación de su sucesor. Y si bien aquellas pugnas políticas y la actitud negativa —caso de Giró o de Pereira— de quienes habían pertenecido a las autoridades disueltas el año anterior, creó dificultades inicialmente para la reunión de la nueva Asamblea, al final el canje de las ratificaciones de la Convención

Preliminar de Paz, 4 de octubre de 1828, hizo que la situación cambiara sustancialmente pues la propia Convención determinaba la convocatoria de la Asamblea Constituyente y entonces todos los electos aceptaron su elección, apeándose de la actitud inicial formalmente principista y legalista, sustancialmente política y anti-lavallejista.

Como era de prever y natural, conforme al orden de las cosas, aquellas pugnas no pudieron dejar de reflejarse en la Constituyente haciendo que la Asamblea, originalmente convocada como la cuarta legislatura provincial e inaugurada bajo la denominación de "Asamblea General Constituyente y Legislativa del Estado", fuera el escenario de discusiones y enfrentamientos políticos. Si bien no corresponde hablar todavía de partidos, todos los historiadores reconocen en ella la existencia de tendencias, bandos o facciones que, puede considerarse —y sobre todo por la conmixtión de sus elementos— prefiguran los partidos blanco y colorado, aunque esta última aseveración expresa una convicción personal y merecería una larga explicación ajena al tema de la presente nota. Lo cierto es que en la Asamblea aparecen, por un lado los "lavallejistas" o "caudillistas", por otro los "unitarios" afiliados a una línea doctoral o principista y, finalmente, el sector de los "abrasilerados", cuya representación es la más reducida.

Esa pugnacidad se manifiesta en resoluciones como la adoptada para la nominación del Gobernador Provisorio del Estado o la aceptación apresurada de su renuncia y la sustitución de Rondeau por Lavalleja en la jefatura del Gobierno. Paralelamente y fuera del seno de la Asamblea, pero con repercusiones inmediatas y directas en ella, el ajeteo político es también intenso como lo evidencia el Convenio del Miguelete o "transacción de los generales", suscripto por Lavalleja y ratificado por Rivera el 18 de junio de 1830 o la vana resistencia del primero de ellos a la designación de Vázquez como agente diplomático.

Asimismo es de tener en consideración que esa febril lucha política afecta todo el período de actuación de la Asamblea y la sigue en cualquiera de las sedes en que funcionó: inicialmente, el 22 de noviembre de 1828 en San José; a partir del 17 de diciembre del mismo año en Canelones; desde el 16 de febrero de 1829 en la Aguada y finalmente, el 28 de abril de 1829 y en adelante, en Montevideo.

IV - La hechura del proyecto constitucional

Como su propia designación lo expresa, la Asamblea asumió la doble competencia constituyente y legislativa. Se ha hecho un lugar común criticar esa acumulación de funciones, pero no se ha reparado en que, si hubo dificultades para instaurar una sola asamblea en razón de las controversias políticas y de la escasa población y, por consecuencia, de la carencia en número bastante de ciudadanos con suficientes aptitudes para afrontar la labor encarada, mucho más difícil hubiera sido poner en funcionamiento dos órganos deliberantes. Lo cierto es que la Asamblea realizó una intensa obra legislativa y concluyó un proyecto constitucional que, si bien puede ser objeto de crítica histórica en cuanto a las ideas políticas que consagra, desde el punto de vista técnico-jurídico es muy aceptable y, por cierto, no desmerece ante otros textos de la época.

El trabajo legislativo es bien conocido y de fácil consulta en las colecciones legislativas y a través de trabajos como los de Vicente Caputi y otros investigadores. En consecuencia y con ajuste a los límites del tema específico propuesto, sólo se considerará ahora la labor constitucional llevada a efecto hace ciento cincuenta años.

En la antes mencionada sesión del 24 de noviembre de 1828, la Asamblea procedió a designar una Comisión Legislativa y Constitucional que quedó así integrada: Dr. Jaime Zudáñez, Dr. José Ellauri, Presbítero Solano García, don Juan Francisco Giró, don Luis B. Cavia y don José Félix Zubillaga.

Sin perjuicio de reconocer el aporte a los debates de otros destacados constituyentes, que no llegaron a integrar la Comisión, vale la pena dete-

nerse un tanto en las personalidades de sus miembros, en cuanto son sus reales redactores. Cabe anotar que falta en nuestro país un estudio completo que abarque la individualidad de todos y cada uno de los constituyentes, como se ha intentado en Argentina y en épocas diversas por José María Zuviría y José María Rosa.

Sin duda una de las figuras de mayor relieve de la Comisión era su Presidente, el alto peruano Jaime Zudáñez. Graduado e iniciado en su ciudad natal, Chuquisaca, a los veinte años o sea en 1792 en la profesión de abogado, la ejerció hasta los sucesos de 1809 en que fue encarcelado junto con su hermano Manuel, por la participación que les cupo en ellos. Fallecido su hermano, logró huir al Reino de Chile y allí se vinculó a otro Ciudadano de América, el guatemalteco Antonio de Irisarri, siendo elegidos, Irisarri y Zudáñez, respectivamente titular y suplente, como diputados al proyectado Congreso de 1813. El desastre de Rancagua obligó a ambos a huir a Buenos Aires, desde donde se trasladó Irisarri a Europa y Zudáñez permaneció allí, incorporándose al Congreso Constituyente cuando éste se instaló en la ciudad porteña, como diputado por Charcas. Su intensa labor como Presidente y Vice-Presidente del Congreso, como integrante de Comisiones y como redactor de múltiples informes, está consignada en la completa documentación que Emilio Ravignani publicara en *Asambleas Constituyentes Argentinas*. A partir de 1820 pasa a Montevideo, ejerce su profesión y reaparece en la escena pública en 1828, siendo uno de los ocho representantes de Montevideo en la Asamblea. Finaliza su actuación en ella al designársele, el 12 de agosto de 1829, miembro del Tribunal de Apelaciones conjuntamente con Lorenzo Villegas y Julián Álvarez. Se sabe de una conferencia sobre Zudáñez pronunciada por el Dr. Felipe Ferreiro en la década de los veinte, pero su texto no ha podido ser ubicado. La formación universitaria y la vasta experiencia de Zudáñez justifican la importancia que se reconoce a su presencia en la obra constituyente de 1828 y 1829, así como los antecedentes del personaje permiten inferir su vinculación al sector doctoral. El fue también el redactor del Manifiesto dirigido por la Asamblea a los pueblos y que se aprobara recién en junio de 1830.

José Ellauri



El Secretario de la Comisión fue José Ellauri, autor del discurso con que se presentara el 6 de mayo de 1829 a la discusión general el proyecto elaborado por la Comisión. Nacido en Montevideo en 1789, viajó a Buenos Aires y Río de Janeiro en tiempos de la Revolución. Estudió en el Real Colegio Carolino de Buenos Aires y Teología y Cánones en Chuquisaca, sosteniendo su biógrafo Dardo Estrada que también se graduó en Derecho aunque se desconoce dónde. Vuelto a Montevideo en 1824, aparece como abasileado en época de la Cruzada Libertadora y, sin cambiar tal carácter, resulta electo diputado por Montevideo en 1828. Su actuación política ulterior es de sobra conocida, al igual que sus incursiones diplomáticas, siendo integrante del grupo llamado de "los cinco hermanos" tan ligado a Rivera desde 1829.

El Presbítero Solano García, otro Ciudadano de América como Zudáñez, era oriundo de Chile y emigrado a fines de 1814 con motivo de la derrota de Rancagua, se estableció en la Provincia de Entre Ríos. Allí se vinculó a los caudillos federales y se atribuye a su propiedad un curioso juego de naipes con inscripciones artiguistas. Viajó por Europa y fue luego Cura Párroco de Paysandú, resultando electo por este pueblo como representante en la Asamblea Constituyente. Debe suponerse inclinado hacia los hombres de la campaña.

Juan Francisco Giró, quien alcanzara la Presidencia de la República en 1852 para verse derrocado por los motineros del 18 de Julio de 1853, era hombre de

cultura y había estudiado en Buenos Aires y Estados Unidos. Participó de los trabajos de los Caballeros Orientales e incorporado a la Cruzada Libertadora, fue Ministro del Gobernador sustituto Joaquín Suárez. Se le juzga el inspirador de la obra institucional llevada a efecto en la época. De tendencia unitaria, por tanto desafecto a Lavalleja, actuó luego junto a Oribe y en el Gobierno del Cerrito.

Luis B. Cavia, representante por Soriano: se le reconoce versación en derecho y la práctica del periodismo.

De José Félix Zubillaga, diputado por Maldonado, el menos conocido de los integrantes de la Comisión, se ha dicho que era hombre "sin mayor relieve" lo cual, desde la perspectiva del prejuicio universitario de Montevideo y habida cuenta de la carencia de investigación a su respecto, hace suponer que fuera hombre de la campaña y, por lo tanto, adepto a Lavalleja.

A partir del discurso mencionado de Ellauri, en que éste explicó los caracteres del texto e hizo constar que si bien la forma de gobierno no ofreció grandes dudas a la Comisión, optándose por el sistema representativo republicano, en cambio la división y separación de Poderes, la fijación de sus facultades y la forma de desempeñarlas "es lo que realmente ha exigido a los miembros de la Comisión un trabajo muy superior a sus débiles fuerzas"; a partir de él, se decía, la Asamblea se abocó al estudio y discusión del proyecto en jornadas que se prolongaron hasta el 3 de setiembre de 1829, firmándose el proyecto en sesión especial de siete días después.

Entre tanto, según lo expresa su informe de presentación y sin perjuicio de la intervención de sus miembros en el debate general, la Comisión continuó ocupándose del Manifiesto, que habría de preceder a la Constitución y de la Ley de Elecciones, que sería un complemento de ella.

El análisis de los textos y del proceso de su estructuración, donde pesan las opiniones de hombres de la innegable talla de Lorenzo Fernández, Gabriel Antonio Pereira, Miguel Barreiro, Santiago Vázquez y otros con no menos aptitudes para una tarea de las dimensiones de aquella a que debió enfrentarse la Asamblea Constituyente y Legislativa del Estado, corresponde a otro estudio, de naturaleza histórico-jurídico y no al presente, de orden meramente histórico.

V - La Jura de la Constitución

Con el objeto de dar cumplimiento a la estipulación del artículo séptimo de la Convención Preliminar de Paz de 27 de agosto de 1828 y por la cual la Constitución, antes de ser jurada, habría de ser examinada por Comisarios de los Gobiernos signatarios para verificar que no contuviese disposiciones opuestas a la seguridad de los respectivos Estados, el Gobierno Provisorio despachó a Santiago Vázquez a Buenos Aires y a Nicolás Herrera a Río de Janeiro. Realizadas las gestiones conducentes se llegó a la nominación de los Comisarios que fueron Tomás Guido, por el Gobierno de Buenos Aires y Miguel Calmon du Pin é Almeida, por el Imperio. Ellos suscribieron el solemne documento aprobatorio en Río de Janeiro el 26 de mayo de 1830, dejando así expedito el camino para la jura y puesta en vigencia de la Constitución.

La ley del 26 de junio de 1830, promulgada por Lavalleja el mismo día de su aprobación por la Asamblea, prescribió los procedimientos y la fórmula del juramento que sería prestado el 18 de julio por las autoridades eclesiásticas, civiles y militares y por todos los ciudadanos del Estado.

La fórmula del juramento, contenida en el primer artículo de esa ley, era la siguiente: "Primera — *¿Juráis a Dios y prometéis a la Patria cumplir y hacer cumplir en cuanto de vos dependa la Constitución del Estado Oriental del Uruguay sancionada el 10 de setiembre de mil ochocientos veinte y nueve por los Representantes de la Nación?* — *Sí juro.*

Segunda — *¿Juráis sostener y defender la forma de Gobierno Representativa-Republicana que establece la Constitución?* — *Sí juro.*

Tercera — *¿Juráis respetar, obedecer y defender las autoridades*

PROYECTO DE CONSTITUCION PARA EL ESTADO *del Uruguay* MONTevideo

QUE PRESENTÓ LA HONORABLE COMISION ENLARGADA DE PLE-
MARIA, EN LA SESION DE 9 DE MARZO DEL AÑO DE 1829,
A LA AUGUSTA ASAMBLEA GENERAL CONSTITUYENTE Y LE-
GISLATIVA DE DICHO ESTADO.

Montevideo:

Imprenta del Estado.

1829.

que fuesen nombradas a virtud de lo sancionado en la misma? — Sí juro.

Cuarta — ¿Juráis obedecer y cumplir las Leyes, decretos y resoluciones que diere el Cuerpo Legislativo de la Nación? — Sí juro.

Si así lo hicieréis, Dios os ayudará, si no, El y la Patria os lo demandarán''.

A continuación se prescribía el procedimiento para hacer efectivo el juramento: el Presidente de la Asamblea ante su Vice-Presidente y luego lo recibiría individualmente de cada uno de sus miembros y secretario; el Gobernador y sus Ministros jurarían ante la Asamblea; el Gobierno lo recibiría al Cura y a todos los Presidentes, Jefes de Tribunales y oficinas de la capital, así como a todos los Comandantes de los cuerpos y demás jefes del Estado desde Coronel inclusive para arriba. Ante los Presidentes de los Tribunales y Jefes de oficina jurarían los Jueces y subalternos.

Otras disposiciones se referían a los "departamentos de campaña": después de la misa parroquial, el Párroco recibiría el juramento a la primera autoridad civil y a su clero y aquélla al Párroco y demás autoridades subalternas.

El pueblo en masa, en todas las localidades del Estado y reunido en el lugar más público juraría ante la autoridad civil y los cuerpos militares, en masa también, formados, ante su Comandante.

Finalmente, los oficiales militares hasta la clase de Tenientes-Coroneles inclusive, que no correspondieran a alguno de los cuerpos, jurarían ante el Jefe de Estado.

De todo se labraría acta.

Con arreglo a tales prescripciones se realizó la jura de la Constitución el 18 de julio de 1830, en medio de festividades populares, siendo de cargo de la Policía "presentar y decorar los espectáculos que deben solemnizar el día más importante para la Patria". Varias de las actas labradas entonces, tanto en Montevideo como en el interior, aparecen transcritas en Rememoraciones Centenarias, la conocida y ya citada obra de don Vicente T. Caputi, valiosa publicación que es fuente de abundante información documental, periodística y gráfica.

Debe consignarse, por último, que en la víspera de la jura de la Constitución, el 17 de julio de 1830, la Asamblea designó la Comisión Permanente que actuaría interin se instalara el Poder Legislativo creado por la Constitución, hecho que ocurrió en octubre de 1830.

Tales fueron los acontecimientos ocurridos hace ciento cincuenta años y relacionados con la Génesis y Jura de la Constitución. Cualquiera sea el criterio que se sustente sobre la fecha de la Independencia Nacional, no puede dejarse de reconocer la trascendencia del 18 de julio de 1830, habiéndose llegado a consagrar, por ley del 18 de mayo de 1834, "el aniversario de la Jura de la Constitución (como) la única gran fiesta cívica de la República".

*Jura de la Constitución, 1830.
(J. M. Besmes e Yrigoyen).*



MEMBROS DE LA ASAMBLEA

DIPUTADOS CONSTITUYENTES FIRMANTES DE LA CONSTITUCION (10 de setiembre de 1829)

CANELONES CHUCARRO, Alejandro PEREIRA, Gabriel Antonio 1er. Vicepresidente VIDAL, Francisco Antonino	CERRO LARGO PAYAN, CIPRIANO PEREIRA de la LUZ, José Basilio	COLONIA BARREYRO, Miguel BLANCO, Juan Benito	DURAZNO PAGOLA, Manuel Vicente de
	MALDONADO NUÑEZ, Joaquín Antonio SIERRA, Pedro Pablo de la VAZQUEZ, Santiago ZUBILLAGA, José Félix	MONTEVIDEO BERRO, Pedro Francisco de BLANCO, Silvestre Presidente ECHEVERRIARZA, Cristóbal 2º Vicepresidente ELLAURI, José LAMAS, Luis MASINI, Ramón PEREZ, Lorenzo Justiniano ZUDANEZ, Jayme de	
PAYSANDU COSTA, Antonino Domingo GARCIA, Solano HAEDO, Manuel	SAN JOSE ALVAREZ, Julián PEREZ, Juan María VAZQUEZ de LEDESMA, José	SORIANO CAVIA, Luis Bernardo GADEA, Lázaro GARCIA CORTINA, Francisco LAGUNA, Juan Pablo	SECRETARIOS BERRO, Miguel Antonio ERRAZQUIN, Manuel J.

OTROS DIPUTADOS CONSTITUYENTES QUE INTEGRARON LA ASAMBLEA (1828 a su disolución)

CANELONES FERNANDEZ, Eugenio 17 / X / 829 FERNANDEZ, Lorenzo 22 / XI / 828 a 30 / VI / 829 GRACERAS, Roque 19 / X / 829 LAPIDO, Atanasio 22 / XI / 828 MUÑOZ, Francisco Joaquín 26 / XI / 828 a 15 / I / 829	COLONIA LLAMBI, Francisco 30 / I / 830 URTUBEY, Agustín 22 / XII / 829 ZUFRIATEGUY, Pablo 29 / XI / 828 a 6 / II / 829	DURAZNO RAMIREZ, José 22 / XI / 828 a 6 / V / 829
	MALDONADO GIRO, Juan Francisco 22 / XI / 828 a 7 / I / 829 OSORIO, José 22 / XI / 828 a 6 / II / 829 TRAPANI, José 22 / XI / 828 a 11 / VI / 829	MONTEVIDEO ANTUÑA, Francisco Solano de 28 / V / 830 MASCULINO, Eufemio 22 / XI / 828 a 31 / III / 829
PAYSANDU GUERRA, Nicolás 24 / XI / 828 a 19 / VIII / 829 CALLEROS, Manuel 24 / XI / 829	SAN JOSE BARREYRO, Manuel J. 18 / XII / 828 CALLEROS, Manuel 22 / XI / 828 a 2 / XII / 828 DIAGO, Tomás 16 / X / 829 RODRIGUEZ, Feliciano 22 / XI / 828 a 23 / I / 829	SORIANO SUAREZ, Joaquín 22 / XI / 828 a 1 / VI / 829 SAYAGO, Santiago 22 / XI / 828

NOTAS: a) Cuando se indica una sola fecha es porque desde el ingreso integró la Asamblea hasta la disolución.
b) El Diputado D. Manuel Calleros, es el único que figura en dos departamentos, San José y Paysandú.

PRESIDENTES
1970 - 1980

PRESIDENTES DE LA REPUBLICA

1830 - 1923

(Fotos tomadas del LIBRO DEL CENTENARIO).



Brig. Gral. FRUCTUOSO RIVERA
(1830-34), (1838-39) y
(1839-43).



Brig. Gral. MANUEL ORIBE
(1835-38) y (1843-51 Gobierno
del Cerro).



D. JOAQUÍN SUÁREZ
(1841-42), (1842), (1843) y
(1843-52 Gobierno de la
Defensa).



D. JUAN FRANCISCO GIRÓ
(1852-53).



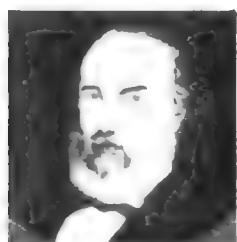
Gral. VENANCIO FLORES
(1853-54 Triunvirato con
Lavalleja y Rivera)
(1854-55) y (1865-68).



D. GABRIEL A. PEREIRA
(1833), (1838), (1839-40) y
(1856-60).



D. BERNARDO P. BERRO
(1852-53) y (1860-64).



Gral. LORENZO BATLLE
(1868-72).



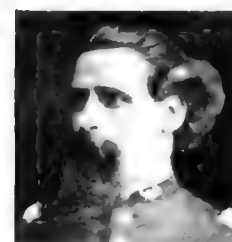
D. TOMÁS GOMENSORO
(1872-73).



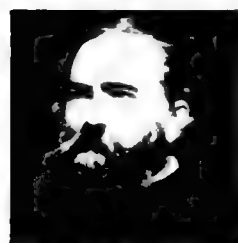
Dr. JOSÉ EUGENIO ELLAURI
(1873-75).



D. PEDRO VARELA
(1868) y (1875-76).



Cnel. LORENZO LATORRE
(1876-1880).



D. FRANCISCO A. VIDAL
(1865-66), (1879), (1880-82)
y (1886).



Gral. MÁXIMO SANTOS
(1882-86) y (1886).



Gral. MÁXIMO TAJES
(1886-90).



Dr. JULIO HERRERA Y OBES
(1890-94).



D. JUAN IDIARTE BORDA
(1894-97).



D. JUAN LINDOLFO CUESTAS
(1897), (1898-99) y
(1899-1903).



D. JOSÉ BATLLE Y ORDÓÑEZ
(1899), (1903-07), (1911-15),
(1921-23 Presidente del Cons.
Nac. de Administración).



Dr. CLAUDIO WILLIMAN
(1907-11).



Dr. FELICIANO VIERA
(1915-19), (1919-21 como
Presidente del Cons. Nac. de
Administración).



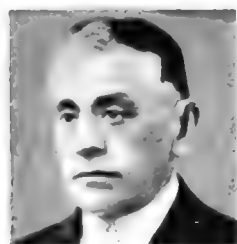
Dr. BALTASAR BRUM
(1919-23), (1929-31 como
Presidente del Cons. Nac. de
Administración).

PRESIDENTES DE LA REPUBLICA

1923 - 1952



Ing. JOSÉ SERRATO
(1923-27).



Dr. JUAN CAMPISTEGUY
(1927-31).



Dr. GABRIEL TERRA
(1931-38).



Gral. Arq. ALFREDO BALDOMIR
(1938-43).



Dr. JUAN JOSÉ DE AMEZAGA
(1943-47).



D. TOMÁS BERRETA
(1947).



Dr. LUIS BATLLE BERRES
(1953-56 como
Presidente del Consejo Nacional
de Gobierno).



Dr. ANDRÉS MARTÍNEZ TRUEBA
(1951-52), (1952-55 como
Presidente del Consejo Nacional
de Gobierno).

PRESIDENTES DEL CONSEJO NAL. DE GOBIERNO 1952 - 1967

1952-1967 (Ejecutivo Colegiado. Rotación anual de la Presidencia).

Además de los señores Andrés Martínez Trueba (1952-55) y Luis Batlle Berres (1955-56), presidieron el C. N. de Gobierno:



Dr. ALBERTO ZUBIRIA
(1956-57).



D. ARTURO LEZAMA
(1957-58).



D. CARLOS L. FISCHER
(1958-59).



Dr. MARTÍN R. ECHEGOYEN
(1959-60).



D. BENITO NARDONE
(1960-61).



D. EDUARDO VÍCTOR HAEDO
(1961-62).



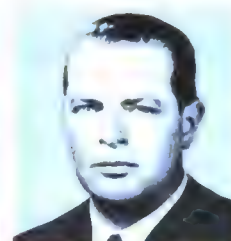
Ex. FAUSTINO HARRISON
(1962-63).



D. DANIEL FERNÁNDEZ
CRESPO
(1963-64).



Ing. LUIS GIANNATTASIO
(1964-65).



Dr. WASHINGTON BELTRÁN
(1965-66).



D. ALBERTO HEBER USHER
(1966-67).

PRESIDENTES DE LA REPUBLICA 1967 - 1980



Gral. OSCAR GESTIDO
(1967).



D. JORGE PACHECO ARECO
(1967-72).



D. JUAN MARÍA BORDABERRY
(1972-76).



Dr. ALBERTO DEMICHELI
(1976).



Prof. Dr. APARICIO MENDEZ
(1976-)

Han ocupado además la Presidencia de la República, encargados interinamente del Poder Ejecutivo o por ser Presidentes del Senado en ejercicio del Poder Ejecutivo o por ser Vicepresidentes de la República en ejercicio del Poder Ejecutivo:

D. Luis Eduardo Pérez (1830), (1831), (1832-33), (1840-41); D. Carlos Anaya (1834-35), (1835), (1837-38), (1846 en el Gobierno del Cerrito); D. José Vidal y Medina (1841), Consejo de Ministros (1841); D. César Díaz (1853-54 como Encargado del Gobierno Provisorio); D. Alejandro Chucarro (1854), (1869); D. Manuel Basilio Bustamante (1855-56); D. Luis Lamas (1855, como Gobernador Provisional); D. José María Plá (1856); D. Atanasio C. Aguirre (1864-65); D. Tomás Villalba (1865); D. Alberto Flangini (1882); D. Duncan Stewart (1894); Dr. Alfredo Navarro (1934); Dr. César Charlone (1939); D. César Mayo Gutiérrez (1948); Dr. Carlos María Penadés (1966-67 preside el Consejo Nacional de Gobierno); Dr. Alberto Abdala (1969); Dr. Hamlet Reyes (1977).

PRESIDENTES DEL CONSEJO NACIONAL DE ADMINISTRACION 1919 - 1933

Además de los señores Feliciano Viera, José Batlle y Ordóñez y Baltasar Brum, presidieron:

Dr. Julio María Sosa (1923-25); Dr. Luis Alberto de Herrera (1925-27); Dr. Luis C. Caviglia (1927-29); Ing. Juan P. Fabini (1931-33); D. Antonio Rubio (1933).

ORGANIZACION DEL ESTADO

**GOBIERNO Y ADMINISTRACION. PODER EJECUTIVO.
PODER LEGISLATIVO. MUNICIPIOS. SERVICIOS.
CONCLUSIONES. EL GOBIERNO NACIONAL EN 1980.**

La organización institucional del Uruguay cuenta en la actualidad con un contexto orgánico y normativo que es el resultado no de un solo acto constitucional, sino de una variedad.

Ellos han sido producidos dentro de una "etapa de transición institucional" en la cual, al mismo tiempo, van siendo sentadas las bases de una nueva organización jurídica con la que se espera dotar al país de una estructura democrática más firme, estable y saneada.

Las fuentes materiales de la organización institucional uruguaya comprenden la siguiente enumeración:

— Constitución de la República con el texto dado por la reforma constitucional aprobada en el plebiscito de 1967.

— Decreto del Poder Ejecutivo 464 del 27 de junio de 1973 por el cual se declaran disueltas las Cámaras de Senadores y de Representantes y se les reemplaza por un Consejo de Estado.

— Acto Institucional N° 1 aprobado por Decreto Constitucional N° 1 del 12 de junio de 1976 que suspende la convocatoria a elecciones generales correspondiente a noviembre de ese año.

— Acto Institucional N° 2 aprobado por Decreto Constitucional N° 2 del 12 de junio de 1976 por el cual se crea el Consejo de la Nación, se sientan normas procesales para la elaboración de un nuevo texto constitucional, fija las competencias del Consejo de Estado, diseña nuevas formas y órganos para la expresión del Poder Ejecutivo, se crea un procedimiento especial para la sanción de las leyes fundamentales, etc.

— Acto Institucional N° 3 aprobado por Decreto Constitucional N° 3 del 1° de setiembre de 1976 que establece competencias y funcionamiento del Poder Ejecutivo, crea la Secretaría de Planeamiento Coordinación y Difusión, y el Ministerio de Justicia, fija el régimen transitorio de la administración municipal, suprime la potestad tributaria a este nivel, etc.

— Acto Institucional N° 4 aprobado por Decreto Constitucional N° 4 del 1° de setiembre de 1976 que efectúa prohibiciones a determinados ciudadanos para el ejercicio de actividades políticas.

— Acto Institucional N° 5 aprobado por Decreto Constitucional N° 5 del 20 de octubre de 1976, por el cual se formula una nueva declaración de reconocimiento de los Derechos Humanos, y se señalan las bases según las cuales el Uruguay admitirá y propiciará la tutela internacional de los mismos.

— Acto Institucional N° 6 aprobado por Decreto Constitucional N° 6 del 19 de enero de 1977, por el cual se reorganiza la Corte Electoral.

El Cabildo





"El Fuerte"
Primera Casa de Gobierno

— Acto Institucional N° 7 aprobado por Decreto Constitucional N° 7 del 27 de junio de 1977, que crea el estatuto jurídico del régimen de disponibilidad para el personal civil de la Administración Pública, etc.

— Acto Institucional N° 8 aprobado por Decreto Constitucional N° 8 del 1° de julio de 1977, el cual sienta nuevas normas para el funcionamiento de la actividad jurisdiccional en todas sus facetas.

— Acto Institucional N° 9 aprobado por Decreto Constitucional N° 9 del 23 de octubre de 1979, creando un sistema único de Seguridad Social.

Como lo han señalado los expertos en Derecho Constitucional el Derecho Positivo vigente determina que el Gobierno aparece estructurado con un Poder Ejecutivo, ejerciendo la primacía institucional natural, un sistema orgánico legislativo y una Administración de Justicia, teniendo a su cargo, estos dos últimos la actividad legislativa y la actividad jurisdiccional, respectivamente.

Esa supremacía, ha afirmado el Poder Ejecutivo, "es un imperativo de las circunstancias que vive el mundo y está señalada claramente en las tendencias del derecho público contemporáneo, como consecuencia de la interposición de factores anormales de perturbación política, social y económica".

En la cúspide de la organización institucional está ubicado el Consejo de la Nación, creación enteramente original del Decreto Constitucional N° 2 ya citado.

Se trata de un órgano compuesto, integrado por los miembros de otros dos órganos: el Consejo de Estado y la Junta de Oficiales Generales de las Fuerzas Armadas.

Su competencia consiste fundamentalmente en la designación de los titulares de diversos altos cargos, principalmente del Presidente de la República, Presidente y miembros del Consejo de Estado, integrantes de la Corte de Justicia, Tribunal de lo Contencioso Administrativo, Tribunal de Cuentas, etc.; pronunciar sentencia en el juicio político contra gobernantes y altos funcionarios, en instancia iniciada con la acusación por parte del Consejo de Estado ante la incursión en amplias causales, que incluyen las "acciones y omisiones que perturben la vida institucional"

así como los “desarreglos de conducta”; igualmente de acuerdo al artículo 11 del Decreto Constitucional N° 2 (Acto Institucional N° 2) deberá incorporarse con el Poder Ejecutivo a los efectos de aprobar el nuevo texto constitucional que será sometido a ratificación popular a los efectos de iniciar una era de institucionalidad definitiva para el funcionamiento del Estado y sus órganos.

Como se ha señalado, el Poder Ejecutivo ejerce la supremacía institucional y la dirección de la gestión gubernativa. En cuanto a esta característica de la organización institucional, el Decreto Constitucional N° 3 en sus considerandos 4 y 5 señaló que “. . . en nuestro derecho público tradicional ha dominado, de los dos principios que sustentan las relaciones de poderes, el negativo de la separación, comprometiéndose la supremacía natural que corresponde al Ejecutivo como órgano de dirección”; afirmándose además que esa supremacía se advierte claramente “en las tendencias del derecho público contemporáneo”. Posteriormente, en los considerandos del Decreto Constitucional N° 8 se formuló un replanteo doctrinal acerca del alcance e interpretación de los principios sustentados por Montesquieu en “El Espíritu de las Leyes”, ajustándose todo el sistema institucional a la referida concepción doctrinal en los términos en los que era interpretada.

El Poder Ejecutivo, complejo orgánico supremo, expresa su voluntad por un amplio número de órganos simples que le integran, o por la concurrencia de éstos conformando órganos complejos, a saber:

- Por el Acuerdo, es decir, la expresión de voluntad concurrente del Presidente de la República y su Ministro o Ministros competentes.
- Por el Consejo de Ministros, integrado por el Presidente de la República y los Ministros Secretarios de Estado.
- Por el Consejo de Ministros, actuando con el Consejo de Seguridad Nacional o integrado con éste. Ello es preceptivo cuando se quiera reformar el régimen de Seguridad Social.

El Consejo de Seguridad Nacional, creado por el Decreto del Poder Ejecutivo 163 del 23 de febrero de 1973 está actualmente regulado en su funcionamiento y competencias por la ley 14.227 de 11 de julio de 1974 y el Decreto Constitucional N° 2/976 ya aludido.

Tiene por cometido específico el asesoramiento del Poder Ejecutivo en materia de Seguridad Nacional.

El concepto de la ley en esta materia, indica que la Seguridad Nacional es “el estado según el cual el patrimonio nacional en todas sus formas y el proceso de desarrollo hacia los objetivos nacionales, se encuentran a cubierto de interferencias y agresiones, internas y externas” (ley 14.157, art. 4°). Empero, aparte de este papel específico de asesoramiento, integra con su voluntad, la del Poder Ejecutivo en ciertas ocasiones institucionalmente señaladas, y además actuará especialmente dentro del proceso de reforma constitucional.

El citado cuerpo actúa por disposición del Presidente de la República o a iniciativa de uno de sus miembros permanentes, que son, además del propio Presidente, los Ministros de Defensa Nacional, Interior, Relaciones Exteriores y Economía y Finanzas, y los Comandantes en Jefe de las Fuerzas Armadas. Como miembros eventuales, citados para el tratamiento de temas especiales, integran el COSENA los demás miembros del elenco gubernativo.

Dentro de la estructura orgánica del Poder Ejecutivo, la Presidencia de la República ejerce la jefatura del Estado y del Gobierno, asistida por la Secretaría de la Presidencia, la Casa Militar de la Presidencia de la República y la Secretaría de Planeamiento Coordinación y Difusión (SEPLACODI).

La Secretaría de Planeamiento Coordinación y Difusión (SEPLACODI) fue creada por el Decreto Constitucional N° 3/976 absorbiendo en lo fundamental las competencias y estructuras que correspondían a la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, y tomando bajo su dependencia directa una serie de cuerpos de asesoría técnica como la Dirección Nacional de la Función Pública, la Dirección Nacional de Relaciones Públicas y la Dirección Nacional de Estadística y Censos.



Casa de Gobierno

Los cometidos de SEPLACODI son la formulación de planes de desarrollo de carácter nacional, coordinar la ejecución de las políticas específicas en cada materia establecidas conjuntamente con cada Secretaría de Estado, y hacer la difusión necesaria en apoyo de aquéllos.

Esta Secretaría está dirigida por un funcionario con rango ministerial e integrada además por los Ministros de Estado o sus representantes, de forma de asegurar por esta vía un más estricto cumplimiento de la tarea coordinadora.

Integran además el Poder Ejecutivo once Ministerios con cometidos específicos, que son los de Interior, Relaciones Exteriores, Economía y Finanzas, Defensa Nacional, Educación y Cultura, Transporte y Obras Públicas, Industria y Energía, Trabajo y Seguridad Social, Agricultura y Pesca, Salud Pública y Justicia.

La jefatura de cada uno de estos Ministerios es concedida por el Presidente de la República y el designado, en su condición de Secretario de Estado, participa del Consejo de Ministros, del órgano de Acuerdo en el marco de sus competencias y cometidos, y del Consejo de Seguridad Nacional como miembro permanente o eventual.

El *Ministerio del Interior* ejerce fundamentalmente la política nacional del orden público y de la protección de los derechos humanos, la conservación y la restauración del orden, la seguridad y la tranquilidad en lo interior; la policía del fuego y del tránsito; la dirección de los institutos penales y de los establecimientos de detención, el régimen y contralor del tratamiento y rehabilitación de los prevenidos y de los penados, los servicios internos de migración, la protección y vigilancia de los asilados y refugiados políticos, la prestación del auxilio de la fuerza pública a requerimiento de los jueces, etc. Integran el Ministerio del Interior las Jefaturas de Policía desconcentradas departamentalmente, y un conjunto de Direcciones Nacionales especializadas así como la Escuela Nacional de Policía.

Al *Ministerio de Relaciones Exteriores* se ha atribuido la política exterior de la República en toda materia, las relaciones con los Estados Extranjeros y los organismos internacionales, la dirección de las Misiones y los servicios diplomáticos consulares, la recepción de los agentes diplomáticos extranjeros, lo concerniente a la entrada de tropas extranjeras y salida de las fuerzas nacionales fuera de él, la protección de los ciudadanos orientales residentes en el exterior, el régimen de asilo y extradición, la negociación y suscripción de los tratados y convenios internacionales, la difusión exterior, etc. En su organización interna se destacan cuatro direcciones especializadas: para asuntos de política exterior, para asuntos económicos y comerciales, para asuntos consulares y para asuntos administrativos, y los departamentos Jurídico, de Protocolo, e Instituto Artigas de Servicio Exterior, los cuales conducen y apoyan a la red de servicio exterior con sus misiones y representaciones diplomáticas extendidas por el mundo.

El *Ministerio de Economía y Finanzas* centra su competencia en la

conducción superior de la política nacional en materia económica, concretamente, en la coordinación y contralor de la planificación económica y de su ejecución, la hacienda pública, régimen monetario y crediticio, inversiones extranjeras, deuda pública, régimen de bancos, tesoro público, régimen tributario, prevención y represión de los ilícitos económicos, régimen aduanero, contralor de bolsas de valores y de sociedades anónimas, contralor financiero de los organismos del Estado, contabilidad general y pagos, contralor de las organizaciones comerciales trustificadas, política de vivienda, etc. Dentro de la órbita de esta Secretaría de Estado están inscriptos los principales servicios de recaudación como la Dirección General Impositiva y la Dirección Nacional de Aduanas, y otros organismos que cumplen las funciones antes citadas, tales como la Contaduría General de la Nación, la Inspección General de Hacienda y la Tesorería General de la Nación.

Al *Ministerio de Defensa Nacional* le corresponde lo concerniente a la política de defensa nacional y de las comunicaciones, la seguridad en lo exterior y la cooperación en la conservación del orden y la seguridad en lo interior; la policía aérea, marítima y fluvial; la organización, dirección y administración de las Fuerzas Armadas; el régimen de enrolamiento y milicias, los límites geográficos de la República, la Justicia Militar, la construcción y el mantenimiento de la infraestructura aérea del país y los servicios de aviación civil, los servicios de iluminación y balizamiento, de meteorología, telecomunicaciones, y los relevamientos y estudios geográficos, geodésicos y cartográficos. De acuerdo con la ley 14.157 la Defensa Nacional es "uno de los medios para lograr la Seguridad Nacional y consiste en el conjunto de órganos, leyes y reglamentaciones que con ese fin el Poder Ejecutivo acciona a través de los mandos militares para anular, neutralizar o rechazar a los agentes capaces de vulnerar dicha seguridad". El Mando Superior de las Fuerzas Armadas corresponde al Poder Ejecutivo, y de él dependen la Junta de Comandantes en Jefe y los Comandantes en Jefe del Ejército, la Armada y la Fuerza Aérea. A su vez de la Junta de Comandantes en Jefe dependen el Estado Mayor Conjunto (órgano de estudio, planificación y supervisión de la Junta), el Servicio de Información de Defensa, la Escuela de Seguridad y Defensa Nacional y otros servicios accesorios. Cada Fuerza está dirigida por un Comandante en Jefe, asesorado por un Estado Mayor propio. Las fuerzas combatientes están agrupadas en cuatro cuerpos o Divisiones de Ejército y una fuerza de reserva al mando directo de la Comandancia en Jefe de la Fuerza.

Las competencias esenciales del *Ministerio de Educación y Cultura* refieren a la conducción superior de la política nacional en estas ramas y su fomento, el desarrollo de la educación cívica y el respeto por los derechos humanos, la preservación y conservación del patrimonio artístico, cultural e histórico de la Nación; la promoción de la investigación científica y de las artes, el desarrollo y fomento de la educación física y el contralor de las actividades deportivas, la divulgación científica, cultural y educativa, la protección del menor, etc. En su estructura interna se destacan ciertos servicios agrupados con algún grado de descentralización como la Comisión Nacional de Educación Física, el Servicio Oficial de Difusión Radioeléctrica y el Consejo del Niño, encargado de la protección de los menores.

El *Ministerio de Transporte y Obras Públicas* desarrolla la política nacional del sector, proyecta y ejecuta las obras públicas nacionales, controla el uso de la red vial y la utilización de los cursos de agua públicos, etc.

El *Ministerio de Industria y Energía* tiene a su cargo la política nacional de la industria y de las fuentes de energía y el turismo, el fomento y el contralor de las citadas actividades, la promoción de las zonas turísticas, el régimen y registro de las explotaciones mineras, el régimen de patentes de invención, marcas de fábrica, información y asesoramiento industrial, etc. En su estructura interna se destacan especialmente la Dirección Nacional de Energía, como organismo de asesoramiento en la materia, la Dirección Nacional de Turismo, el Laboratorio Tecnológico del Uruguay, la Dirección de la Propiedad Industrial, etc.

El *Ministerio de Trabajo y Seguridad Social* planifica y ejecuta la

política nacional en materia de trabajo y seguridad social, principalmente en lo relativo a las cuestiones laborales, mejoramiento de las condiciones en que éste se realiza y dignificación del trabajador, su asesoramiento y asistencia jurídica, el régimen laboral, policía del trabajo, estudio y regulación del mercado de empleo, conflictos laborales, promoción y régimen de asociaciones profesionales, régimen de previsión y atención de los riesgos de maternidad, accidentes, enfermedades, muerte, viudez, desocupación y pérdida de la capacidad productiva, etc. Integran esa Secretaría de Estado servicios tales como la Inspección General del Trabajo, el servicio de asistencia jurídica al trabajador, el servicio nacional de empleo, etc.

La política nacional de salud está a cargo del *Ministerio de Salud Pública*, en particular, la preservación, el fomento y la recuperación de la salud, la policía sanitaria humana y de fronteras, los servicios estatales de higiene, la prevención y asistencia sanitaria, la prevención de los vicios sociales, el contralor de la asistencia médica privada, la policía de las profesiones y de las actividades de la salud, el contralor bromatológico, etc. En su organización interior se destacan la Dirección General de la Salud, las Divisiones de Asistencia y Planificación, un conjunto de comisiones honorarias y técnicas, así como los hospitales nacionales y departamentales para la atención de los necesitados.

El *Ministerio de Agricultura y Pesca* está encargado de la política nacional de ambos sectores, la conservación, mejoramiento y la recuperación de suelos, el régimen de tenencia y explotación de la tierra, la policía sanitaria animal, el fomento de las actividades agrarias y pesqueras, etc. Internamente, se destacan en esta Secretaría de Estado el Instituto Nacional de Pesca, rector del plan nacional en esta materia, el Plan Agropecuario, la Dirección Nacional de Contralor de Semovientes, etc.

El *Ministerio de Justicia* ejerce la dirección administrativa de la Administración de Justicia, que se verá por separado. En la organización interna de esta Secretaría de Estado, la última en ser creada, se destacan la Dirección de Servicios Jurisdiccionales y la Dirección de Justicia, como organismos asesores en materia de administración en este campo.

Junto a esta administración verticalmente organizada, se estructura una administración por entes descentralizados del Poder Central, en un grado variable que admite la autonomía para los entes de enseñanza o los industriales y comerciales del estado, y en menor grado para los entes de funciones sociales diversas.

Varios de estos entes descentralizados están en régimen de intervención, mientras se elabora un replanteo del tema de la descentralización, tanto por cometidos como la territorial, que aprobará nuevas formas y un distinto esquema de relaciones políticas y jurídicas dentro del conjunto de órganos administradores.

El conjunto de entes descentralizados del Poder Central comprende a la Universidad de la República (enseñanza superior e investigación científica), Consejo Nacional de Educación (Enseñanza Primaria, Secundaria y Técnica), el Banco de la República Oriental del Uruguay (banco estatal para el desarrollo), el Banco Central del Uruguay (autoridad monetaria y depositario de las reservas nacionales), el Banco de Seguros del Estado (ejerce el monopolio parcial de los contratos de seguros), Banco Hipotecario del Uruguay (entidad destinada a la emisión de títulos hipotecarios, préstamos para viviendas, etc.), Administración Nacional de Telecomunicaciones, Obras Sanitarias del Estado (servicio de agua potable y de saneamiento en el interior del país), Administración de Ferrocarriles del Estado, Primeras Líneas Uruguayas de Navegación Aérea (línea aérea estatal), Administración Nacional de Puertos, Usinas Termoeléctricas del Estado (generación y distribución de energía eléctrica), Administración Nacional de Combustibles, Alcohol y Portland (refinería de petróleo, industria química y fábrica de cemento) e Industrias Loberas y Pesqueras del Estado (empresa estatal que monopoliza la industria de pieles de lobos de mar y realiza pesca en libre concurrencia con los particulares). El Banco de Previsión Social y otros entes estatales y paraestatales de Seguridad Social fueron fusionados en un único "Sistema Nacional de Seguridad Social", dependiente del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, com-

plejo orgánico desconcentrado.

En ciertas ocasiones se ha recurrido a la creación de "unidades ejecutoras", es decir, cuerpos administrativos extraordinarios instalados para el cumplimiento de un encargo concreto, generalmente la realización de una obra pública de envergadura o el desarrollo de una actividad muy concreta, los cuales operan con potestades amplísimas, superiores en algunos órdenes a las concedidas a los órganos centralizados o descentralizados.

Aparte de esta descentralización en atención a cometidos, aparece además la Administración Municipal, con descentralización territorial en los diecinueve departamentos en que está dividido el territorio nacional.

A partir del Decreto del Poder Ejecutivo 465/973 la Administración Municipal está a cargo de un Intendente y una Junta de Vecinos departamentales, actuando ésta como órgano deliberativo, legislativo y de contralor en lo administrativo comunal.

De acuerdo con el Decreto Constitucional N° 2/976 hasta cuando se dicte una ley fundamental fijando definitivamente el nuevo régimen de la Administración Municipal, ésta, en sus relaciones con el Gobierno Nacional se regula por principios que estipulan la supresión de la descentralización gubernativa y de la potestad impositiva, y el funcionamiento en "régimen de intervención" conservando en "materia natural del Instituto, de la más amplia autonomía técnica compatible con la unidad administrativa y gubernativa de la Nación".

Como se ha visto, la Administración de Justicia está ahora jerarquizada administrativamente al Poder Ejecutivo.

El Ministerio de Justicia tiene a su cargo los servicios generales del Ministerio Público y Fiscal, el servicio de registro de los actos jurídicos, y la superintendencia administrativa de la función jurisdiccional, así como la tarea de garantizar su independencia.

Al respecto, el Decreto Constitucional N° 8 señala que la "actividad jurisdiccional importa el ejercicio de un poder propio de decisión, soberano e independiente, aún cuando en el plano de la actividad administrativa exista una línea funcional de jerarquización que nace en el Poder Ejecutivo y sigue hasta el órgano de grado inferior de la Administración de Justicia, en cuanto no afecte aquélla".

Las funciones jurisdiccionales son ejercidas por la Corte de Justicia, los Tribunales y los Juzgados. La Corte de Justicia es el órgano jurisdiccional máximo, con cinco miembros designados por el Consejo de la Nación y competencias que incluyen juzgar a los infractores de la Constitución los litigios contra derechos de gentes y causas de almirantazgo, ejercer la primacía institucional y jurídica sobre todos los Tribunales y Juzgados, administrar los recursos legales contra las decisiones de los órganos judiciales subalternos, la disciplina interna de la Administración de Justicia, y la proposición al Poder Ejecutivo de las designaciones, traslados y ascensos de los magistrados, entre otras competencias.

La Justicia Administrativa está estructurada también dentro de la línea jerárquica del Ministerio de Justicia, pero en forma enteramente independiente de la actividad jurisdiccional ordinaria. El órgano máximo de esta actividad es el Tribunal de lo Contencioso Administrativo, integrado de la misma forma que la Corte de Justicia, empero dividido en tres Cámaras, una de contencioso anulatorio en materia de funcionarios públicos, otra de contencioso anulatorio en cuestión de actos administrativos en general, y una tercera para el conocimiento en alzada de lo contencioso reparatorio patrimonial.

Dentro de este esquema institucional, el Consejo de Estado, cuerpo de 25 miembros designados por el Consejo de la Nación, tiene a su cargo la actividad legislativa para la discusión y sanción de las leyes ordinarias y también de las leyes fundamentales, éstas en el marco de los procedimientos especiales instaurados por el Decreto Constitucional N° 2/976.

Asimismo, el Consejo de Estado desarrolla la tarea de contralor y coadministración que cumplía con anterioridad la Asamblea General (sistema de venias y autorizaciones), así como desempeña el rol de acusador en el instituto del juicio político y controla al Poder Ejecutivo en materia de respeto de las normas constitucionales.

Dentro del proceso de elaboración de una nueva institucionalidad que dejará atrás el período presente de transición, este órgano ha recibido la función de preparar el ante proyecto de Constitución que se someterá a ratificación popular, de acuerdo con los principios que emanan de las pautas formalmente consagradas, los fundamentos de los Actos Institucionales y las bases a aprobarse.

En el seno de esta única cámara legislativa, funciona una Comisión Permanente que mantiene vigilia en ocasión de la terminación del período de sesiones anuales, y Comisiones internas especializadas para el estudio de los proyectos de ley, los cuales, en todos los casos, son de iniciativa o visado previo del Poder Ejecutivo, a los efectos de una economía en la tarea de legislación, buscando un previo concierto entre ambos cuerpos colegisladores.

Completando este esquema institucional, corresponde señalar al Tribunal de Cuentas y a la Corte Electoral, organizados en forma independiente pero sin asumir tampoco la calidad de poderes; el primero, como órgano de contralor de gestión y contabilidad de todas las reparticiones estatales, el segundo de los nombrados, ejerciendo la jurisdicción en materia de controversias electorales, la organización del registro cívico y de las instancias comiciales. La Corte Electoral se encuentra actualmente intervenida como parte de un proceso de amplia renovación técnica.

El proceso de reordenamiento mediante Decretos Constitucionales habrá de proseguir abarcando otras áreas de la actividad nacional.

A ciento cincuenta años de la primera Constitución de la República, el país se encuentra entonces en un régimen de transición institucional, donde se han ensayado fórmulas enteramente originales, en la búsqueda de un sistema que contenga reservas y dinamismo para enfrentar con mejor eficiencia en el futuro agresiones como aquéllas de que fue objeto en las dos últimas décadas.

EL EJERCITO NACIONAL

No existe un trabajo profundo y sistematizado de la evolución de nuestro Ejército Nacional en el transcurso de los primeros 150 años de vida de la República Oriental del Uruguay. No pretendemos por lo tanto, a través de estas líneas abarcar lo que en el día de hoy escapa al trabajo individual, por meritorio que éste sea. Esa tarea debe ser emprendida por un equipo coherente que orientado en su labor y luego de algunos años de investigación, logre dar como fruto de sus esfuerzos una obra que por su fortaleza rompa todos los embates de la crítica.

A pesar de esto, podemos ver a través de la trayectoria de nuestro Ejército Nacional, tomándolo como un prisma que en el correr del tiempo nos va dando, a través de las diferentes facetas, el brillo de un pasado glorioso.

El Ejército de la República Oriental del Uruguay, nace con la Patria, en el otoño del año mil ochocientos once. De ancestros hispanos es producto de las luchas, primero, contra el secular enemigo lusitano, más tarde contra el invasor inglés; producida la descomposición del mundo hispano, se hace mayor y como la Patria dueño es de tomar sus decisiones.

El 11 de abril de 1811, desde Mercedes, el teniente coronel don José Artigas, quien había salido de Colonia hacía casi dos meses, de regreso de Buenos Aires, llama a las armas a sus compaisanos: "Leales y esforzados compatriotas de la Banda Oriental . . . He convocado a todos los patriotas caracterizados de la campaña y todos, todos se ofrecen con sus personas y bienes a contribuir a la defensa de nuestra justa causa. A la empresa compatriotas, que el triunfo es nuestro, vencer o morir sea nuestra cifra y tiemblen, tiemblen esos tiranos de haber excitado nuestro enojo sin advertir que los americanos del sud, están dispuestos a defender su Patria y a morir antes con honor que vivir con ignominia en afrentoso cautiverio". Aquí nace el Ejército de la Patria.

Ese mismo día escribe don José Artigas al general Belgrano "La disciplina y ejercicios militares que me recomienda empezarán desde mañana".

Como se puede ver desde un primer momento la presencia del entonces teniente coronel don José Artigas le impone orden y disciplina a la tropa.

De todos los pagos, detrás de sus caudillos, se aprestan las huestes que luego de un mes y una semana de preparativos, marchas y combates, se enfrentan en Las Piedras a las fuerzas del capitán de fragata don José Posadas. Es la primera acción militar de importancia, luego de tomar, El Colla y San José en el oeste, Minas, San Carlos, Maldonado y Santa Teresa en el este.

UN EJERCITO NUEVO

Nueve meses más tarde expresará el general Artigas a la Junta del Paraguay: "ellos prevenían mis deseos y corrían de todas partes a honrarse con el bello título de soldados de la Patria, organizándose militarmente en los mismos puntos en que se hallaban cercados de enemigos, en términos que en muy poco tiempo se vio un ejército nuevo, cuya sola divisa era la libertad".

La Asamblea a la Junta de la Paraguya hizo de Artigas su "General en Jefe de los Orientales". Una nueva Nación se había gestado, en la

lucha contra el lusitano, en la rivalidad con Buenos Aires y en el antagonismo entre la campaña y puerto de Montevideo, ve la luz en la Panadería de Vidal. Como en todas las horas difíciles de los pueblos, las horas de peligro, el pueblo encuentra en el hombre de armas a su protector, su conductor, a su Caudillo. Como aquel 15 de febrero de ese mismo año, como en las otras fechas críticas de nuestra Historia, el general Artigas se encuentra en la encrucijada, entre la obediencia que como militar, en este caso del Ejército de Buenos Aires, debe al Gobierno y el deber de cumplir el mandato de su pueblo, que lucha en la opción de existir o de desaparecer.

Se levanta el sitio de Montevideo para ocupar una posición más conveniente, desde la cual se atacará al invasor portugués.

En el Paso de la Arena del San José, el 23 de octubre de 1811, los orientales ven que son engañados y aquella frase célebre en que "Nada debemos esperar, sino de nosotros mismos" de la correspondencia de Artigas con don Martín Güemes, ve la luz, al dirigirse a Elías Galván.

Los intereses bonaerenses eran otros. Por lo pactado las fuerzas orientales deben pasar al occidente del Río Uruguay y ahí, es cuando se produce lo que sólo se podía esperar: "El Exodo", el símil bíblico, de nuestro gran historiador don Clemente L. Fregeiro.

El Pueblo busca la protección en el Ejército.

Y así, esta escena que transcurre entre octubre de 1811 y febrero de 1813 se repetiría en el correr de la segunda invasión portuguesa. Es la Patria, es el Ejército de la Patria. Las familias errantes tras sus protectores. Son los hombres de armas, conducidos por el ungido de Dios. Es como dirá más tarde el cura de las Víboras don Felipe Torres de Leiva "Artigas era la Patria de esta Banda [Oriental]".

Ejército de orden y disciplinado desde el primer momento, es el legado del General: "Por lo tanto lo hago saber y amonesto de nuevo a todos los que militan bajo mis órdenes así veteranos, como de milicias y paisanos que eviten con su proceder honrado la dolorosa necesidad de que caiga sobre sus cabezas el azote de la Justicia. Esta será administrada sin remedio, cualquiera que sea la clase o condición del delincuente: Si aún queda alguno mezclado entre nosotros que no abrigue sentimientos de honor, patriotismo y humanidad que huya lejos del Ejército que deshonra y en el que será más escrupulosamente perseguido; que tiemblen pues los malévolos y que estén todos persuadidos que la inflexible vara de la justicia puesta en mi mano, castigará los excesos en la persona en que se encuentre, nadie será exceptuado y en cualquiera sin distinción alguna". Esto tenía lugar en el Exodo a la altura del Quebracho el 1° de diciembre del año 11.

Del Ayuí es el hermoso documento del Ejército Oriental en el cual no sólo se alistan, cuando hay que defender nuestro suelo, los paisanos, los padres de familia, sino también, hasta los indios minuanes y charrúas con sus lanzas, sus flechas y sus hondas. [Ver Cuadro A].

Como todas las épocas nunca faltan algunos ambiciosos que son capaces de contrariar nuestra unión y al canto de sirena del general mercantil don Manuel de Sarratea se van pasando los comandantes artiguistas más débiles a las promesas materiales. Se va el teniente coronel don Eusebio Baldenegro (el mayor general, el segundo del general Artigas), se van los tenientes coroneles Ventura Vázquez, Pedro J. Viera, Baltasar Vargas y lo peor, se van con las divisiones orientales a su mando. Quedan los fieles, don Manuel Francisco Artigas, don Fernando Torgués, don Baltasar Ojeda, don Blas Basualdo. En ese momento es cuando se templan los sentimientos patrios.

Estas escenas se repetirán en el transcurso de estos ciento setenta años hasta nuestros días y si la historia se repite es conveniente no olvidar que con trabajos, sacrificios y amarguras se hizo lo que hoy somos y con esfuerzos, privaciones y desvelos debemos conservar.

Surge en estos momentos difíciles una nueva generación de jefes artiguistas: don Gorgonio Aguiar, don Andrés Latorre, don Fructuoso Rivera, don Felipe Duarte.

Estado que manifiesta la Fuerza Efectiva con que se halla el expresado Ejército, con expresión de los empleados

Individuos

Divisiones, Departamentos, y nombres de sus Comandantes Capitanes Tenientes Alféreces Sargentos

Mientras que a retaguardia del invasor, azuzando sus espaldas, por las sierras del este don Juan Antonio Lavalleja y otros valientes apuran sus partidas sobre los enemigos.

En el Ayuí se fortalecieron Pueblo y Ejército. La Patria de esta Banda supo decir: Existo, quiero ser dueña de mi propio destino.

Y, esta Banda Oriental, a orillas del arroyo Laureles, fue testigo de aquella revista en que los fieles al General don José Artigas dijeron presente. [Ver Cuadro B].

Instalado el segundo Sitio de Montevideo, además de la actitud del general Artigas de interceptar todas las comunicaciones del Ejército de Buenos Aires, cortar sus abastecimientos de ganados y extraer sus caballadas, algo más desalentador que, para los centralistas, en especial para su Jefe el general Sarratea, era que noche a noche y luego en pleno día, se van pasando los soldados orientales; aquellos que engañados por sus jefes se olvidaron de su General y de las familias de este suelo, se olvidaron de su Patria. Los blandengues, que se llevara el teniente Coronel Ventura Vázquez y que Sarratea asignara el N° 4 de los regimientos de Infantería, van desertando en grupos.

Cuando en enero de 1813 se trata de la expulsión de Sarratea, los integrantes del Regimiento de Pedro J. Viera solicitan que éste abandone el mando del mismo pues había engañado a sus hombres al obedecer, como los otros jefes, directamente al general Sarratea, pasando por encima de su General, don José Artigas. El Ejército del Triunvirato en lugar de auxiliar a sus hermanos venía a someterlos a sus miras políticas. Baltasar Vargas no sufrió tal suerte por haber caído prisionero en la batalla del Cerrito el 31 de diciembre de 1812.

Las tratativas para la unión de ambos ejércitos, artiguista ("la Patria de esta Banda") y el del Triunvirato, se hacían lentas. Aumentaban las deserciones del ejército centralista y por ende con igual proporción crecía el Ejército del general Artigas.

Emiten el célebre decreto declarando a Artigas "traidor a la Patria" entre otras cosas, desconociendo que al Caudillo lo sigue un pueblo con su ejército, que el caudillo es el fiel reflejo de su pueblo, que uno es para el otro lo que la cabeza es al cuerpo.

Sarratea aumentó a tal grado su desprestigio que en la "representación del vecindario" del 23 de febrero de 1813 resultó la unión de ambos ejércitos. Dos días antes el general Rondeau sustituyó a Sarratea. El 22 se marchaban a la otra Banda Manuel Sarratea con Francisco Xavier de Viana, Eusebio Baldenegro, Pedro J. Viera, el presbítero Santiago Figueredo (los orientales que habían olvidado a su Patria en pos de lo personal).

"Se aumentaron las comunicaciones al Yi; se fueron aquellos acercando y cuando, ya estuvieron en el paralelo de Las Piedras —dice el padre Bartolomé Muñoz en su célebre Diario— a cuatro leguas de distancia se ordenó solemnemente la reunión".

"El 26, amanecieron formadas las tropas de Infantería en toda la línea del sitio, en este orden: el Regimiento de Granaderos, el N° 3, el 4

Real Cuerpo de Artillería su Comandante Don Juan Santiago Walcalde			2	
1a. División de Infantería Compuesta del Regimiento de Blandengues su Coronel el Sr. Gral. en Jefe	5	9	10	29
2a. División Compuesta del de Caballería de Maldonado y Minas etc. su Comandante don Manuel Francisco Artigas ..	13	15	10	31
3a. División Compuesta del de Canelones, Colonia, etc. Su Comandante Don Pedro J. Viera	13	10	10	30
1a. División de Caballería compuesta del de Porongos, etc. Su Comandante Don Baltasar Vargas	9	7	9	25
2a. División compuesta de varios Escuadrones y Compañías. Su Comandante Don Baltasar Ojeda	8	7	7	23
3a. División compuesta de varias Compañías a la Observación del Uruguay, inmediación a Yapeyú Su Comandante Don Fernando Torgués	5	5	4	11
Agregados Naturales de Maldonado	1			1
a la Artillería Morenos	1		1	1
Departamento de la Concepción incluso un Cabo 49. Soldados para el manejo de Artillería	5	5	5	15
Departamento de Yapeyú incluso 44 Plazas para un Cañón de a 3 y un Pedrero				
	60	58	58	166

División de observación en el Arroyo de la China al mando del Capitán Don Blas Basualdo. Armados la mayor parte y no se incluyen en el Estado, por no saber pormenores las Clases de que se componen, sino global

División de observación en Mandisoví al mando del Capitán de Milicias de Corrientes Don José Silva, y por lo mismo no se incluye en el Estado pormenores

En el Gualaguay Grande el Teniente Coronel don Pablo Ezeiza, con algunas Armas

Una Compañía Suelta, al Cargo de la Caballada de Ezeiza con algunas Armas

Indios Charrúas, y Minuanos unidos al Ejército; con Lanza, Flecha y Honda

Cañones de a 4 2 Bala raza 186. Metralla 182

Idem de a 2 2 Id. Id. 189. Idem 172

Juego de Armas para dichos Completo, menos lo de repuesto.

Quintales de Pólvora

número y clases de Armas de Servicio e inútiles y Divisiones de que se compone en el presente mes de la fecha.

Armas									
Banderos	Cabos	Soldados	Total	Fusiles	Carabinas	Pistolas	Sables	Lanzas	Cananas
	1	4	5						
3	34	477	543	202	85		19	4	221
2	50	514	597	172	81		27	160	193
1	42	399	472	123	39		41	31	124
2	44	465	536	183	40		50	37	131
2	36	375	436	89	15	5	19	36	84
1	11	144	167	51	9		11	39	27
	1	31	33						
	2	47	50						
4	11	492	522	29	17	4	8	145	37
			244	9	7	4			
15	232	2.958	3.605	858	293	13	175	452	817

.....	460
.....	200
.....	100
.....	60
.....	450
Total.....	4.875

Nota

No se incluyen los Ayudante Mayores, y Porta Estandartes de las Divisiones, en este Estado, y menos Oficiales supernumerarios que se hallan empleados en varios puntos. — Otra hay 133 Fusiles, y 25 Carabinas inútiles.

Plana Mayor

General en Jefe el Sr. Don José Artigas.

Mayor Gral. el Capitán de Ejército don Eusebio Baldenegro.

Edecanes	Don Francisco Arias	Capitán de Ejército
	Don Manuel Pagola	Idem de Milicias Dragones
Ayudantes de campo	Don Francisco Sayos	Idem de Caballería
	Don Andrés de la Torre	Ayudante de Idem
Ayudante de órdenes	Alférez de Blandengues	Don Mariano Mendizábal
Mayor Gral.	Idem de Caballería	Don Mariano Quinta
Cuartel General en el Salto Chico del Uruguay	26 de febrero de 1812.	
	José Artigas	

y el 6, todos de gala con sus Jefes Banderas y músicas. La Artillería formó en su cuerpo del Cerrito de la Victoria; colocó en su cima diez piezas, a más de 4 volantes que con los Dragones y toda la Caballería, toda la Plana Mayor y muchos vecinos salimos a dos leguas de distancia a recibirlos. A las 8 campá-bamos ya incorporados hacia el Sitio”.

“A las 10 de la hermosísima mañana se presentaron los batidores a la que seguía una columna que parecía interminable pues pasaba de 5000 hombres; esta reunión del Ejército del Sitio con el inmenso pueblo que se juntó de todas partes hizo temblar los muros de la Plaza sitiada que se cubrieron de gente, así como sus azoteas, al ruido del saludo de 21 cañonazos en el Cerrito. Eran las 12 cuando llegaron los Generales a las líneas por donde habían pasado las tropas entre los más tiernos vivos a la Patria y a la unión siempre interesante, mezclados con los sollozos de las almas sensibles incitadas por las músicas y por lo tierno de la escena en que las aspiraciones eran, bendito Dios con esta unión 5000 enemigos menos que son 5000 amigos más. Cien indios charrúas cerraban la retaguardia. La multitud de carretas, familias, bagajes, etc. no acababan de llegar en dos días después”.

Las fuerzas de Artigas cubrieron la derecha del asedio, el oeste (el

Cerro hasta la barra del Santa Lucía).

Baltasar Ojeda marchó a Santa Teresa, el sitio se acercó a distancia de tiro de cañón.

Todo presagiaba un final feliz. Transcurre así el año 1813, cumbre del pensamiento artiguista. Diciembre oscurece su estrella. En el Congreso de Capilla Maciel, como Cristo, es negado por muchos de sus protegidos, el hasta entonces su amigo el general José Rondeau le es hostil. Nuevamente empieza la acción del centralismo.

En estas circunstancias tiene lugar uno de aquellos episodios que por su tenor, su profunda emotividad y significado parece sacado de las historias de la antigüedad clásica.

Olvidado por alguno de los suyos, dejado de lado por Rondeau, olvidando el resultado de las reuniones de la Panadería de Vidal y Quinta de la Paraguaya, la decisión del Paso de la Arena del San José, los sucesos del Ayuí y principalmente los resultados del Congreso de Abril, el desconocimiento del Gobierno Económico, su desconocimiento como Presidente, nombrándose otro gobierno provincial en el Congreso de Capilla Maciel, van provocando el desenlace. La noche del 19 para el 20 de enero de 1814 abandona el Sitio la división de don Fernando Torgués, que cubría la derecha del Sitio.

El general Artigas había recibido del Cabildo de Buenos Aires un sable de regalo con motivo del triunfo de Las Piedras. Esta arma por su hermosura así como de quien provenía era para él de un gran significado. En esos días de desazón el General se desprende de ella para entregársela a su único hermano sobreviviente, don Manuel Francisco. Este hecho de un profundo significado político, tenía por resultado el desprendimiento del símbolo del mando que si no lo recibió en el Exodo fue en el Ayuí,

Nombres de los Sres. Comandantes	Pres		
	Capitanes	Tenientes	Alfé
Piquete de Artillería su Cte. el Alf. don Francisco Nazar	—	—	—
Piquete del Regimiento del Blandengues su Cnel. el Sr. don José Artigas	4	4	—
2a. Div. Inf. su Cte. el Tte. Cnel. don Manuel Fco. Artigas	8	8	—
3ra. Div. Inf. su Cte. Int. el Cap. don Fructuoso Rivera	5	2	—
1a. Div. de Cab. su Cte. don Fernando Torgués	5	8	—
2a. Div. de Cab. su Cte. don Baltasar Ojeda	6	9	—
Indios minuanes y charrúas de Lanza flecha y honda	—	—	—
TOTALES:	28	31	2

Artillería

Dos cañones de a 4 con sus fuegos correspondientes.
 3 cajones cartuchos bala rasa para individuo.
 3 cajones cartuchos para metralla.
 1 cajón con 600 tiros fusil.

Vo. Bo.

José Artigas.

CUADRO "B"

sus horas de mayores amarguras, pero sin duda, sus horas de mayor gloria. Vestido de gaucha la noche del 20 de enero junto con su primo y secretario don Miguel Barreiro y unos pocos hombres que lo acompañan —significaba un olvido hacia el pasado— marcha hacia la campaña y, como en febrero del año anterior empieza una cadena de desertiones del Sitio hacia donde se encontraba el Caudillo. Su esfera de influencia se acrecenta y a su título de General en Jefe de los Orientales se agregará el de Protector de los Pueblos Libres.

Su hermano que había permanecido en el Sitio no podía negar que era oriental y se encamina también hacia su campamento. El mismo año 14 en febrero sus fuerzas baten en el Entre Ríos al Barón de Hólemberg en el Combate del Espinillo. La División de Manuel Vicente Pagola que había permanecido en el Sitio, luego de la caída de la plaza en junio de 1814 es empleada en el frente del Alto Perú donde se llena de gloria cubriendo la retirada patriota en la batalla de Sipe Sipe como Regimiento N° 9 de las Provincias Unidas .

Tomada la plaza y negada por Alvear a los orientales motiva una nueva lucha que culmina con el triunfo del joven comandante artiguista don Fructuoso Rivera el 10 de enero de 1815 en la batalla de Guayabos. Se produce un avance personal del general Artigas hasta Paraná, cruza el río y llega a Santa Fe. El Ejército del general Ignacio Álvarez Thomas que viene a combatirlo se subleva en Fontezuelas y el partido artiguista es triunfador en la propia Buenos Aires.

La paz era una promesa realizable. Su influencia alcanzaba no sólo la Capital sino también las Provincias de Entre Ríos, Santa Fe, Misiones, Corrientes, Córdoba y desde luego la Oriental. En el horizonte la amenaza de una expedición española. En 1815 había caído definitivamente Napoleón; una División de casi cinco mil hombres perfectamente armados e instruidos llegan en marzo de 1816 a Río de Janeiro al mando del general Carlos Federico Lecor, quien está destinado a ocupar y conquistar la rica provincia Oriental.

Las Milicias Patriotas

Desocupada la Provincia Oriental por las fuerzas de Buenos Aires el General Artigas decide organizar las milicias provinciales sobre la base de que "ningún americano sea indiferente al sistema. Todo americano debe alistarse para servir en un caso forzoso" decía al Cabildo de Montevideo.

Era necesario consolidar la paz lograda, así como prevenirse para repeler los posibles ataques foráneos; al efecto escribe a Tomás García de Zúñiga "anunciándole mi resolución y la eficacia con que deben reanimarse los intereses de la Patria por su sostén y defensa".

Agrupó a las Milicias por departamentos formando cinco divisiones. Las milicias de Cerro Largo formaron parte de la División del Coronel don Fernando Torgués.

Departamento**Jefes:****Milicias:**

Sur del río Santa Lucía	Cnel. Manuel Fco. Artigas
San José (San José	
Flores y Florida actuales).	Tomás García de Zúñiga
Soriano	Sgto. May. Pedro Pablo Gadea
Colonia	Cnel. Pedro Norberto Fuentes
Maldonado	Cnel. Angel Francisco Núñez

En cuanto al reclutamiento el General Artigas dispone que "El servicio seguirá como hasta el presente dejando a los labradores, hacen-

Armamento:								
Argentos	Tambores	Cabos	Soldados	Total	Fusiles	Carabinas	Lanzas	Total
—	—	2	11	13	—	—	—	13
6	—	7	120	133	70	—	93	163
17	1	36	316	370	350	22	157	527
13	—	35	310	358	200	11	28	392
18	2	32	310	362	293	38	24	421
17	1	20	278	316	130	4	193	424
—	—	—	—	362	—	—	362	362
71	4	132	1.345	1.552	1.043	75	857	2.302

Plana Mayor

Jefes de estas Div. el Sr. don José Artigas.
Ite. Cnel. don Manuel F. Artigas.
Ayud. May. 1
Cirujano. 1
Campo volante en la Costa de los Laureles 15, octubre 1812.
Manuel Vicente de Pagola.

Nota

No se han incluido en este Estado Gral. la 4a. campaña de la 3a. Div. Inf. para hallarse fuera y se ignora su fuerza: — Como así mismo dos Cas. de la 1a. Div. de Cab. — "—" — otra.

dados y jornaleros continúen en sus labores hasta que veamos venir esta tormenta que nos amenaza". Para tener una idea del valor de estas Milicias, tomamos por ejemplo las del Primer Departamento (Montevideo y Canelones actuales, excluida la ciudad de Montevideo que formó su propio Cuerpo Cívico de Infantería). [Ver Cuadro "C"].

Armamento

Nótese que Cerro Largo formó sus milicias que dependieron directamente de don Fernando Torgués.

Milicias	Carabinas	Sables
Primer Departamento	700	400
San José	500	200
Soriano	300	100
Colonia	300	100
Maldonado	400	200
Cerro Largo	300	100

TOTALES: 2.500 1.100

Estas milicias actuaron al comienzo de la segunda invasión portuguesa. En la Campaña del Este que culminó en India Muerta el 19 de noviembre de 1816, intervinieron las de Canelones y Montevideo, Maldonado, Colonia y San José. Las Milicias de Soriano reforzaron el frente norte siendo su jefe el mayor Pedro Pablo Gadea prisionero en Catalán.

SEGUNDA INVASION PORTUGUESA

El 30 de marzo de 1816 llegaba a Río de Janeiro procedente de Portugal la División portuguesa del general Carlos Federico Lecor (4830 hombres). El 12 de junio esta División sale hacia Santa Catarina. La invasión portuguesa es un hecho.

Esta se realiza por tres frentes: la Angostura (Lecor, Sebastián Pinto de Araujo Correa, Manuel Marquez de Souza), la línea del Cerro Largo y Yaguarón (general Bernardo Da Silveira), Línea norte y Santa Ana (Mariscal Joaquín Curado, José de Abreu).

El general Artigas antepone a éstos, en el oeste al coronel Fructuoso Rivera, en el Cerro Largo a don Fernando Torgués. Mientras él en persona contiene la línea de Santa Ana. A través del Río Uruguay y por las Misiones contraatacará Andrés Guacurari y Pantaleón Sotelo apoyados por José Antonio Berdún a través del Cuareim.

ACCIONES MILITARES

- 12 Set. 1816 Estancia San Juan Viejo.
- 16 Set. 1816 San Juan.
- 21 Set. 1816 Asedio de San Borja. Paso de Yapeyú. Santa María del Ibicuy. Abreu repele a Pantaleón Sotelo y Justo Yedros.
- 22 Set. 1816 Santa Ana.
- 24 Set. 1816 Chafalote. Manuel Marquez de Souza derrota a Julián Muniz.
- 28 Set. 1816 San Borja. Chagas repele a Andresito.
- 3 Oct. 1816 Abreu derrota a Andresito.
- 4 Oct. 1816 Barra del Botohí. Nuevamente vencidos los de San Borja.
- 4 Oct. 1816 Guardia de Santa María. Rechaza el ataque patriota.
- 16 Oct. 1816 Zapallar. Manuel Joaquín de Carballo derrota a Bonifacio Isás Calderón.

Las Milicias "arregladas" (organizadas)
1er. Departamento P.P.

Estado g.ral q.e manifiesta la fuerza de q.e constan los cinco Esquadrones formados del Vecindario comprendido en dho Departamento —

	Compañías	Capitanes	Tenientes	Alféreces	Sargentos	Cavos	Soldados	Total
1er. Esquadron de Extramuros hasta Miguelete —	1a.	D.n Diego Espinosa	D.n Blas Perez		4	6	90	100
	2a.	D.n Pedro Sierra	D.n Pedro Espinosa	D.n Bonifacio Figueredo	4	8	183	195
	3a.	D.n Benancio Gutierrez		D.n Noverto Contreras	4	8	102	114
2o. Esquadron Pantanoso, Peñarol y Toledo —	1a.	D.n Prudencio Dolz	D.n Santos Casavalle		2	6	45	53
	2a.	D.n Carlos Anaya	D.n Leon Villagran	D.n Tomas Perez	4	6	122	132
	3a.	D.n Pedro Jose Sierra	D.n Agustin Estrada	D.n Estanislao Castro	3	6	95	104
3o. Esquadron Piedras, Cerrillos y Sta. Lucia —	1a.	D.n Juan Pablo Laguna	1o. D.n Mauricio Perez 2o. D.n Juan Domingo Alcoba	D.n Andres Vidal	4	8	144	156
	2a.	D.n Francisco Guerrero	1o. D.n Alexo Piñeiro 2o. D.n Juan Estevan Lopez	D.n José Luis Brasuna	4	8	130	142
			1o. D.n Juan de Dios Ornos 2o. D.n Ramon Caceres					
4o. Esquadron Canelon, Vegiga y Tala —	3a.	D.n Juan Ferreira	1o. D.n Juan de Dios Ornos 2o. D.n Ramon Caceres	D.n Juan Carrasco	3	6	57	66
	1a.	D.n Ramón Marques	1o. D.n Bernardo Tejera 2o. D.n Miguel Espiga	D.n Santiago Alemán	5	8	185	198
	2a.	D.n Fernando Candia	1o. D.n Manuel Valle 2o. D.n Juan Ramirez	D.n Ciriaco Armas	4	8	150	162
5o. Esquadron de Pando, Sauce y Solís Chico —	1a.	D.n Manuel Figueredo	D.n Joaquín Figueredo	D.n Tiburcio Figueredo	3	6	92	101
	2a.	D.n Miguel Figueredo	D.n Raimundo Tavares	D.n Fernando García	3	6	74	83
	3a.	D.n Simón del Pino	D.n Juan Gutiérrez	D.n Pedro Artigas	3	6	46	55
Plazas					50	96	1515	1661

Plana Mayor

Comand.te Gral. el Sor. D.n Manuel Francisco Artigas
Sargento Mor. D.n Gregorio Perez
Ayudante Mor. D.n Pedro Villagrán
Id. Id. D.n Gabriel Velasco

Vº Bº

Montevideo 2 de junio de 1816—
(Firmado) Gregorio Pérez

CUADRO "C"

- 19 Oct. 1816 Ibirocahy. Juan de Dios Menna Barreto derrota a José Antonio Berdún.
- 27 Oct. 1816 Carumbé. El general Artigas es derrotado por Joaquín de Oliveira Alvarez.
- 19 Nov. 1816 India Muerta. Sebastián Pinto de Araujo Correa derrota al coronel Fructuoso Rivera.
- 22 Nov. 1816 Los portugueses desembarcan en Maldonado.
- 4. Dic. 1816 Pablo Páez. Manuel A. Peçanha derrota a Fernando Torgués.
- 8 Dic. 1816 Mataojo (Sauce). El capitán Venancio Gutiérrez derrota a los portugueses.
- 3 Ene. 1817 Potrero de Arapey. José de Abreu derrota a José Gervasio Artigas.
- 4 Ene. 1817 Catalán. El Marqués de Alegrete y Curado derrotan a Andrés Latorre.
- 10 Ene. 1817 Comienza el bloqueo naval a Montevideo.
- 14 Ene. 1817 Parte Chagas de San Borja a destruir las Misiones Occidentales.
- 17 Ene. 1817 Chagas toma San Fernando de Misiones.
- 18 Ene. 1817 Incendia la anterior y triunfa en Concepción.
- 19 Ene. 1817 Lecor llega a Pando siempre hostigado por los patriotas.
- 19 Ene. 1817 Itaquí. Mayor Gama vence a Vicente Tiraparé.
- 19 Ene. 1817 Concepción en cenizas.
- 20 Ene. 1817 Lecor entra en Montevideo.
- 20 Ene. 1817 Chagas acampa en la Cruz.
- 21 Ene. 1817 Chagas incendia a Yapeyú.
- 26 Ene. 1817 Chagas incendia a la Cruz.
- 5 May. 1817 Toledo, Bernardo Da Silveira rechaza a Fructuoso Rivera. Sigue en estas acciones el día 6.
- 2 Jul. 1817 Apóstoles. Chagas derrota al coronel Aranda y rechaza a Andresito que venía en su socorro.
- 14 Set. 1817 Arroyo Lenguas. Bentos Manuel Ribeiro bate al comandante Pascual Morera.
- 15 Set. 1817 Belén. Son batidos los comandantes José Antonio Berdún y Pedro Mosquera quienes son conducidos prisioneros a Porto Alegre.
- 15 Oct. 1817 San Fernando. Triunfo artiguista.
- 3 Abr. 1818 Juan Antonio Lavalleja fue prisionero en Puntas del Valentín.
- 7 Abr. 1818 Guaviyú. Juan de Dios Menna Barreto destruye al teniente coronel Pablo Castro. Artigas se retira al Queguay.
- 20 Abr. 1818 Chagas llega a San Borja.
- 2 May. 1818 Cae Colonia. Vasco Antúnez Maciel. Permanecerá en



CAZADOR 1829



CAPITAN DE CABALLERIA 1829



ARTILLERIA 1829

La República alcanza su Independencia en la Primavera de 1828, fue entonces cometido primordial del nuevo Estado, la organización de una fuerza militar en Salvaguardia de su Soberanía. Integrada con veteranos de la Campaña de los Treinta y Tres Orientales, así como del Ejército Conquistador de las Misiones del año XXVIII, estaba formada por un batallón de Cazadores, una brigada de Artillería, tres regimientos de Caballería y un escuadrón de Guías para escolta del Gobierno.

- el poder de los lusitanos hasta el 3 de diciembre de 1828.
- 3 May. 1818 Paso de Vera. Es alcanzado por la escuna Oriental de Roque Senna Pereira. El 6 es forzado por toda la escuadrilla del Uruguay.
 - 12 May. 1818 Colonia. Encarnación es rechazado.
 - 14 May. 1818 Bentos Manuel Ribeiro atraviesa el Uruguay por la vuelta de San José. El 15 ataca la Calera de Barquín. Toma prisionero a Gorgonio Aguiar. Ese mismo día en Perucho Berna, a Faustino Techera. Encuentra abandonada la batería de Paso de Vera alcanzando Arroyo de la China el día 16.
 - 26 May. 1818 Arroyo San Juan. Sebastián Pinto de Araujo Correa derrota a Encarnación que muere en esta acción.
 - 26 May. 1818 Canelones. Manuel Márquez de Souza derrota a Manuel Francisco Artigas.
 - 14 Jun. 1818 Chapicuy. Rivera y Bentos Manuel Ribeiro.
 - 16 Jun. 1818 Castillos. Antero José Ferreira de Britos ataca a Tomás Latorre.
 - 20 Jun. 1818 Paso de Santa María (río Uruguay).
 - 1° Jul. 1818 Pichinango. Triunfo de Juan Ramos sobre los portugueses.
 - 4 Jul. 1818 Queguay Chico. Bentos Manuel Ribeiro vencía a Artigas, llega Rivera y lo derrota.
 - 20 Jul. 1818 Las Cañas. Triunfo de Bentos Gonçalves da Silva sobre los patriotas.
 - 1° Ago. 1818 Bombardeo de Mercedes a través de lanchas.
 - 16 Oct. 1818 Retirada de Rabón. Maniobra memorable del coronel Fructuoso Rivera.
 - 1° May. 1819 Combate de Piratini. Andrés Artigas y Arouche.
 - 6 May. 1819 Cordobés. Bentos Gonçalves da Silva aprisiona a Fernando Torgués.
 - 9 May. 1819 San Nicolás. Chagas es repelido.
 - 6 Jun. 1819 Itacorubí. Abreu derrota a Andresito.
 - 13 Jun. 1819 Derrota del Paso de San Isidro del Uruguay.
 - 13 Jun. 1819 Santo Cristo. Es derrotado y muere Vicente Tiraparé.
 - 5 Jul. 1819 Rocha. Prisión de Leonardo Olivera y el padre José Acevedo.
 - 29 Jul. 1819 Cerros de Santa Ana. Bentos Gonçalves da Silva derrota a López Chico.
 - 14 Ago. 1819 Arroyo Carpintería. Albano de Oliveira derrota al teniente Juan Santander.
 - 21 Set. 1819 Colla. Vasco Antúnez Maciel derrota a Marcelino Casco.
 - 25 Set. 1819 Paso de la Arena.
 - 28 Oct. 1819 Arroyo Grande. Rivera es derrotado por Bentos Manuel Ribeiro.
 - 14 Dic. 1819 Ibirapuitán Chico. Andrés Latorre triunfa sobre José de Abreu.
 - 17 Dic. 1819 Paso del Rosario. (Santa María).
 - 27 Dic. 1819 Itacuatí.
 - 6 Ene. 1820 Olimar Grande.
 - 22 Ene. 1820 Tacuarembó.

Derrota tras derrota todo hace pensar en un rápido fin de la guerra con la ocupación total de nuestro territorio. Pero el ejército portugués iba siendo rodeado como aquel hombre que para penetrar en la selva va abriendo su propio sendero y tras de sí el mismo se cierra por la vegetación. Fácil fue la ocupación de Maldonado y Montevideo. Pero no fue como había pensado Nicolás Herrera que al caer Montevideo todo el territorio sería ocupado. Del día 20 de enero de 1817, día de la entrada de Lecor a Montevideo, se necesitaron tres años para lograr la ocupación total y no pudieron los invasores pese a la trama secreta con el gobierno bonaerense ocupar totalmente la Banda sino después de la traición de López y Ramírez.

La guerra de partidas fue temible para los portugueses. No se alejaron

a una legua de la línea de sitio de la plaza de Montevideo cuando no formaron un cuerpo mayor de mil hombres. Partidas volantes, partidas fantasmas podríamos decir, rodeaban a los ocupantes.

Si algún cuerpo de tropas atravesó y se estacionó en la campaña fueron las tropas riograndenses más adaptadas al medio de lucha empleada. El general Artigas fue sintiendo el desmembramiento de sus principales figuras. En el Ayuí había perdido a Baldenegro, Viera, Vargas y Vázquez; Benavides olvidando a su protector de las invasiones inglesas se había mostrado poco subordinado al General y marchó a la otra banda. Manuel Vicente Pagola marchó con el Regimiento N° 9 (de orientales) al Alto Perú. Blas Basualdo muere en 1815. En 1817 se alejan Rufino Bauzá, Manuel Oribe, Ignacio Oribe, José Monjaime, Julián Alvarez y otros. En abril de 1818 cae prisionero Lavalleja que había sustituido como comandante de la vanguardia artiguista a Mondragón que murió arrastrado por las aguas al tratar de salvar algunas familias durante una creciente. Manuel Francisco Artigas fue tomado prisionero en San José. Bernabé Rivera herido en la cabeza es tomado prisionero cerca de Pando. Fernando Torgués cayó el 6 de mayo de 1819 haciendo fracasar la segunda acción artiguista al enterarse los portugueses de los planes patriotas. Andresito cae en el Paso de San Isidro del Uruguay el día de San Juan del mismo año. El 4 de enero de 1817 en el Catalán había sido hecho prisionero don Pedro Pablo Gadea.

Luego de las batallas de Arroyo Grande, 28 de diciembre de 1819, de Olimar 6 de enero de 1820 y Tacuarembó el 22 de enero de 1820 el general Artigas buscó pasar el Uruguay para rehacerse en Entre Ríos. Los charrúas prefirieron permanecer en esta Banda al igual que la División del coronel don Fructuoso Rivera.

Como consecuencia del Pacto del Pilar se inicia en la Mesopotamia argentina una nueva guerra que llevará al héroe al Paraguay. Allí le seguirán sus más fieles compañeros don Gorgonio Aguiar y don Andrés Latorre, el primero, el hombre de confianza, había sido tomado prisionero en el año 1818 en la Calera de Barquín. Prisionero en Montevideo logró escapar presentándose a su General. Este le puso al frente de una División sobre el Maldonado siendo derrotado el 6 de enero en el Paso de Pereira del Olimar. Don Andrés Latorre había sido derrotado en Tacuarembó el 22 de enero, acción en la que muere don Pantaleón Sotelo. Derrotados ambos se reúnen al General Artigas antes de su pasaje a Entre Ríos. Derrotados pero no vencidos, los orientales esperarán un lustro para reiniciar la lucha contra el invasor.

CAMPAÑA LIBERTADORA DE 1825

El 19 de abril de 1825 los Treinta y Tres Orientales inician la campaña por la liberación de nuestra Patria del yugo extranjero. La Patria desangrada, luego de los diez años de las luchas heroicas del general Artigas contra los portugueses y los centralistas porteños a lo que se debe sumar la lucha final contra los traidores del Pilar.

Durante los cinco años de la dominación portuguesa-brasileña las generaciones de orientales nacidos en la primera década del siglo XIX se han hecho hombres. Esa generación conducida por los aguerridos tenientes artiguistas Andrés Latorre, Fructuoso Rivera, Juan Antonio Lavalleja, Manuel Oribe, Felipe Duarte, Simón del Pino, Leonardo Olivera, Gregorio Pérez, Pablo Pérez, etc. darán al mundo una de las páginas más sublimes de la épica universal.

Los orientales solos enfrentarán al poderoso imperio del Brasil.

En el campamento del Pintado se empezarán a organizar las primeras unidades. Sobre los restos de artiguistas se formarán nuevas unidades y servicios. Estas fueron: Regimiento de Dragones Orientales (de la Unión), Regimiento de Dragones Libertadores, Regimiento de Libertos Orientales, Regimiento de Húsares Orientales, Regimiento de Tiradores Ligeros (Voluntarios Ligeros de la Patria), Artillería Oriental, Armería, Parque y Maestranza, Escuadrón del Orden y Comisaría de Guerra. Se

organizaron siete cuerpos de milicias departamentales: Canelones, Colonia, Entre Ríos y Negro, Maldonado, Soriano, San José y Paysandú. Se organizó a su vez un Estado Mayor así como una Escolta y Estado Mayor del Inspector General.

El 14 de setiembre de 1825 el Comandante en Jefe Lavalleja pasó revista en el Pintado de todas las Divisiones. Estaba por iniciarse la ofensiva de primavera. Luego de una fogosa y vibrante arenga del Inspector de Armas, Brigadier don Fructuoso Rivera, las tropas parten hacia sus destinos.

PRINCIPALES ACCIONES MILITARES DE 1825

Se registran los hechos en los cuales intervinieron los Orientales solos contra el invasor.

- 19 Abr. 1825 Desembarco de los Treinta y Tres Orientales.
- 23 Abr. 1825 Encuentro de Dolores. Los Treinta y Tres Orientales dispersan las fuerzas al enemigo.
- 29 Abr. 1825 Monzón. Reunión de los Jefes Orientales don Juan Antonio Lavalleja y don Fructuoso Rivera representando la unidad de criterio de todos los orientales.
- 25 Jun. 1825 Combate de Las Vacas. El Capitán Tomás Gómez expulsa a los imperialistas que habían desembarcado en Carmelo.
- 8 Jul. 1825 Combate de Arroyo Grande. El Capitán Justo Machuca con el teniente Felipe Caballero atacan a las fuerzas de José Abreu que venían a ocupar Mercedes.
- Ago. 1825 Manguera de Merlo, acción en que toma parte el Capitán don Ignacio Oribe.
- 18 Ago. 1825 Escaramuzas en la Colonia. Al interpretar mal una orden es herido de muerte el Mayor Mariano Pereira y Mariño.
- 21 Ago. 1825 Combate de San Francisco. El Coronel don Julián Laguna derrota a las fuerzas al servicio del Imperio.
- 22 Ago. 1825 Ataque a Mercedes. Las fuerzas de Rivera capturan a los hijos del general José de Abreu.
- 4 Set. 1825 Combate del Aguila. Rivera que seguía los pasos de Bentos Manuel Ribeiro es dispersado.
- 14 Set. 1825 Concentración en El Pintado. Ante el avance de los portugueses se procede a reunir las tropas y organizarlas.
- 24 Set. 1825 Combate del Rincón. El general Rivera destruye dos regimientos brasileños.
- 12 Oct. 1825 Batalla del Sarandí. Bentos Manuel Ribeiro es derrotado por las fuerzas orientales.
- 13 Oct. 1825 Enemigos que se retiraban de Sarandí hacia Mercedes son derrotados por las Milicias de Colonia.
- 30 Oct. 1825 Incurción a la isla del Vizcaíno llevada a cabo por el coronel don Julián Laguna para extraer ganados.
- 4 Dic. 1825 Cañoneo de Casablanca. La Artillería Oriental al mando del teniente coronel don Vicente Virginio ataca la flotilla de Roque Senna Pereira en el Paso de Vera.
- 7 Dic. 1825 Sorpresa del Tacuarí. Es sorprendido el Campamento de don Ignacio Oribe.
- 31 Dic. 1825 Toma de Santa Teresa, por el coronel don Leonardo Olivera.
- 1º Ene. 1826 Sableada del Chuy llevada a cabo por el mismo jefe patriota.
- 9 Feb. 1826 Combate del Cerro. Triunfo del coronel don Manuel Oribe al frente de los Dragones Libertadores y las Milicias de Canelones al mando de don Simón del Pino.

Los triunfos de Rincón y Sarandí aseguraron el poder de los patriotas en la Banda Oriental, protegieron al gobierno recientemente creado en la Florida y lo que fue más, permitió que se reconociera a los Representantes Orientales en el Congreso Constituyente de las Provincias Unidas el 24 de octubre de 1825. Era de hecho la declaración de guerra

al Brasil. El Imperio la declara oficialmente el 10 de diciembre de ese año.

Pasará el ejército de observación de las Provincias Unidas a esta Banda. En Durazno, en julio de 1826, se darán los mismos sucesos ocurridos en el Ayuí, cuando se intenten fraccionar los cuerpos orientales y fundirlos en los de las Provincias Unidas. El Regimiento de Dragones Orientales (la segunda División de Infantería artiguista, Dragones de la Unión durante la Cisplatina y Dragones Orientales desde el 14 de setiembre de 1825) sufrirá la más completa dispersión. Alvear procederá a separar del mando de las unidades a los viejos jefes artiguistas.

Este ejército preparado, equipado e instruido en Durazno, iniciará las marchas hacia el Río Grande el 26 de diciembre de 1826. Estará integrado por un 60% de orientales, se cubrirá de gloria en Ituzaingó, el 20 de febrero de 1827. Sustituido Rivadavia por Dorrego, el Brigadier General don Juan Antonio Lavalleja ejercerá el mando supremo. En esta época, 1828, tendrá lugar la renombrada campaña de las Misiones en la cual participarán veteranos, guerreros de la Independencia. Los cuerpos que tuvieron actuación destacada en ella fueron los Tiradores de Felipe Caballero, los Lanceros de Ignacio Barrios, los cuerpos de Dragones de Bernabé Rivera y de José Augusto Posolo. Esta es la situación a que arribamos cuando se firma en Río de Janeiro, en agosto de 1828 la Convención Preliminar de Paz: el Ejército de Operaciones de las Provincias Unidas del Río de la Plata al mando del Brigadier General don Juan Antonio Lavalleja en Cerro Largo, el Ejército del Brigadier General Fructuoso Rivera en las Misiones.

Habiendo sido designado el general Rondeau Gobernador Provisorio del Estado Oriental, el 21 de febrero de 1829, se crea el Estado Mayor General para organizar y regularizar el Ejército del Estado designando al general Rivera su primer Jefe. Al día siguiente se decretan los uniformes a usar por el Estado Mayor, la Artillería Ligera, la Caballería, los Cazadores y la Infantería de Línea.

El 24 del mismo mes se organiza el ejército de Línea el cual se compondrá de una Brigada de Artillería Montada de dos Compañías de cien plazas cada una, un Batallón de Cazadores a seis Compañías de ochenta y tres hombres cada una, tres Regimientos de Caballería a dos escuadrones y cada escuadrón dos compañías con cincuenta y seis plazas cada una y un Escuadrón de Guías que será la escolta del gobierno a dos compañías también de cincuenta y seis plazas. También ese día se les asigna nueva numeración a los cuerpos. El Batallón de Infantería N° 1 será el que actuó en Ituzaingó bajo el mando del coronel don Eugenio Garzón con el N° 3 de las Provincias Unidas. Tiene raíces artiguistas. Fue creado por el Gobierno Provisorio el 4 de julio de 1825 designando Jefe a don Felipe Duarte, jefe artiguista de la Infantería en la Patria Vieja.

En julio de 1826 fue sustituido por el teniente coronel don Pablo Zufriategui a quien sustituyó el coronel don Eugenio Garzón.

El Regimiento 1° de Caballería era el Noveno de las Provincias Unidas que también actuó en Ituzaingó bajo el mando del coronel don Manuel Oribe. Fue creado en la marcha entre el Monzón y Montevideo a principios de mayo de 1825. Desde un primer momento fue comandado por Manuel Oribe.

El Regimiento de Caballería N° 2 del coronel don Bernabé Rivera y el N° 3 del coronel don José Augusto Posolo pertenecían al Ejército de las Misiones. El Escuadrón de Guías fue puesto bajo el mando de don Gabriel Velazco.

El día 1° de mayo de 1829 tiene lugar la entrada a la plaza de Montevideo de las autoridades patrias y encabezados por don Manuel Oribe harán su entrada a la plaza por el portón de San Pedro, llegarán hasta la actual Plaza Zabala, de allí variarán hacia la Matriz, en esa Plaza formarán en batalla y rendirán honores al Gobierno, mientras que desde el Fuerte de San José, la Artillería al mando de su Jefe el Sargento Mayor don Julián Álvarez hará tres salvas de veintinueve cañonazos, la primera al entrar las tropas por el portón de San Pedro e izarse el Pabellón Nacional en la Ciudadela. La segunda al entrar el gobierno en el Templo y la tercera cuando llegue al Cabildo.

El 18 de julio del año siguiente tuvo lugar la Jura de la Constitución. Acto de un profundo significado patriótico en el cual juraron gobernantes, pueblo y ejército de acuerdo a lo estipulado por la Ley aprobada por la Asamblea General Constituyente y Legislativa el 26 de junio de 1830.

El Acta del Juramento del Batallón 1° de Cazadores, se reproduce a continuación:

"En la ciudad de San Felipe y San Santiago de Montevideo, capital de "la República Oriental del Uruguay, a diez y ocho días del mes de "julio de mil ochocientos treinta; hallándose el Batallón N° 1° "de Cazadores en la plaza: el Señor Coronel del mismo don Eugenio "Garzón, después de haber prestado el juramento ordenado por la Ley "de 26 de junio último, en manos del Excelentísimo señor Gobernador "y Capitán General del Estado, Brigadier General don Juan Antonio "Lavalleja, procedió en conformidad de la misma a recibirlo de los demás "Jefes y Oficiales de su mando, teniente coronel don Cipriano Miró, "Sargento Mayor don Andrés Gómez, Capitanes, don Hermenegildo "Lafuente, don José Rodríguez, don Francisco Lasala, don Miguel "Alegre y don Joaquín Idoyaga, Ayudantes Mayores don Indalecio Larra- "ya, y don Ramón Visillac, tenientes primeros don Juan Pío Gurgel, don "Saturnino Revuelta, don José María Ordóñez, don Pedro Cazariego, "don Marcos Rincón y don Ildefonso Correa, tenientes 2os. don Juan "María González, don Miguel Delahanty, don Joaquín Viejobueno, don "Joaquín José Nacimiento y don Pedro Ribero, sub-tenientes, don Juan "Quincoses y don Remigio González y al Abanderado don Manuel "Germán Fleitas, a quienes al efecto se les preguntó, de la manera si- "guiente: Primera: ¿Juráis a Dios y prometéis a la Patria cumplir y "hacer cumplir cuanto de vos dependa, la Constitución del Estado "Oriental del Uruguay sancionada el diez de setiembre de mil ochocientos "veinte y nueve por los Representantes de la Nación? Sí, juro. - Segunda: "¿Juráis sostener y defender la forma de Gobierno, representativa- "republicana que establece la Constitución? Sí, juro. - Tercera: ¿Juráis "respetar, obedecer y defender las autoridades que fuesen nombradas "a virtud de lo sancionado en la misma? Sí, juro. - Cuarta: ¿Juráis "obedecer y cumplir las leyes, decretos y resoluciones que diere el cuerpo "Legislativo de la Nación? Sí, juro. - Si así lo hicieres Dios os ayudará "y sino él y la Patria os demandará. — Cometiendo al teniente coronel "del expresado cuerpo el recibirlo de seis sargentos 1os. siete 2os. quince "cabos 1os. veinte y uno 2os. y trescientos treinta soldados, quienes "fueron interrogados en la propia forma y contestaron de la misma "manera; Acto continuo se hizo formar pabellones a la tropa y colocado "el Sargento Mayor sobre el costado derecho de la formación, figuró "un gran cruz con su espada y un fusil por cuyo frente desfiló el Bata- "llón besándola cada soldado al pasar por ella: con lo cual después de "quedar anotado en las hojas de servicio de los señores jefes y oficiales, "en las filiaciones de los individuos de tropa, se dio por terminado el acto "que firmó con el Vo. Bo. del Señor Coronel".

"Vo. Bo.

Andrés A. Gómez".

"Garzón.

Jurada que fue la Primera Constitución de la naciente República y elegido el Primer Presidente, a fines de 1830 y primeros días de 1831, parten fuerzas de línea de la capital al punto del Durazno para iniciar la campaña contra los indios, campaña que se reitera al año siguiente. En el año 1832 se suma la revolución lavallejista que se reinicia los años 1833 y 34. En este último año el Batallón de Cazadores, que desde 1831, se denominaba Batallón 1° de Infantería de Línea es disuelto y su banda de músicos pasa a depender de la Artillería.

Es reemplazado por dos batallones de Infantería, de guardias nacionales, bajo el mando de don Joaquín de Chopitea uno y de don Gabriel Pereira el otro.



INFANTERIA MONTEVIDEO 1843

En sus comienzos, la República hubo de vivir un largo periodo de conflictos internos e incluso externos. El más importante de ellos fue, sin duda, la Guerra Grande, durante la cual, sufrió la Capital un Sitio de más de ocho años. La lámina representa un soldado de los batallones de línea formados en Montevideo con morenos libertos.



OFICIAL DE CAZADORES 1863

Finalizada la Guerra Grande, se procedió a la reorganización del Ejército. El Oficial de Cazadores aquí representado, ostenta bajo su cuello una gola, ornamento cuya obligatoriedad para los oficiales de Infantería se estableció por entonces y que representaba el último resabio de la armadura de siglos pretéritos.



OFICIAL DE CABALLERIA (Ejército del Gral. Oribe) 1843

El Ejército Sitiador de la Plaza de Montevideo, bajo el mando del Gral. Oribe contó con una importante Caballería y llegó a dominar casi todo el territorio del país. El 8 de Octubre de 1851 se firmó la paz, proclamándose que no habría vencidos ni vencedores.

**DEMOSTRACION DE LAS FUERZAS DE LOS CUERPOS DE
EJERCITO DE LA REPUBLICA Y DEPARTAMENTOS**

En el Cuartel General	1.910
En la Línea sobre Montevideo	1.512
En la Línea del Cerro	385
Con el Sr. Gral. Ignacio Oribe	946
Con el Sr. Gral. Servando Gómez	420
Fuerza de los once Departamentos	7.412
SUMA:	12.585

ESTADO MAYOR GENERAL (*)

Resumen General

Argentinos	6.277
Orientales	12.486
SUMA GENERAL:	18.763

CUADRO "D"

Durante el gobierno del general Oribe se promulgan dos importantes leyes en el ramo militar: la de retiro y la de creación de la Guardia Nacional.

La primera, además de todos los beneficios que aportaba a los que se amparaban a ella y la disminución de erogaciones por parte del Estado, tiene en su haber, la creación de las hojas de servicios de los jefes y oficiales, que hoy día subsiste y se ha transformado en una importante fuente de consulta.

Las revoluciones del general Rivera de 1836 y 1837-38 provocan una división en las filas del Ejército Nacional, al desertar de éste y presentarse al ejército revolucionario que ha adoptado el nombre de Ejército Constitucional. De estas revoluciones los hechos de armas terrestres más importantes son: Carpintería (19 de setiembre de 1836) y Palmar (15 de junio de 1838) con triunfos del Gobierno y revolucionarios respectivamente. En octubre el presidente Oribe resigna el poder y se embarca con sus principales jefes y oficiales para Buenos Aires. En este momento el Ejército sufre una profunda transformación en los mandos no así en su personal.

Luego de Pago Largo, marzo de 1839, invade a la República un ejército al mando del general Pascual Echagüe en el que prestan servicios muchos distinguidos jefes y oficiales orientales.

Las repúblicas platenses luego de su independencia no han logrado separar las tendencias políticas de sus habitantes, de las del Estado vecino.

Luego de varios meses de maniobras y escaramuzas los ejércitos se encuentran en Cagancha (29 de setiembre de 1839) donde sale triunfante el general Rivera. En los primeros años de la década del 40 es necesario mencionar la campaña de Oribe en las provincias argentinas, por el contingente de orientales que interviene, así como la ofensiva de Rivera al penetrar en Entre Ríos. El 6 de diciembre de 1842 se enfrentan los ejércitos de los generales Rivera y Oribe en Arroyo Grande, triunfante este último cruza el río Uruguay y pone sitio a Montevideo el 16 de febrero de 1843. Se formarán dos gobiernos: el de la Defensa y el del Cerrito. Dentro del primero debemos destacar la existencia de dos núcleos muy diferentes, el ejército de Montevideo a órdenes directas del gobierno y el de operaciones en campaña, bajo el mando del general Rivera. Este último representa en general al elemento nacional y es destruido en India Muerta (27 de marzo de 1845), reorganizado luego de la revolución de abril de 1846 desaparece en octubre de 1847 al ser desterrado el general Rivera. En las fuerzas organizadas dentro de la ciudad debemos destacar las diferentes fuerzas donde predominan los extranjeros organizados por legiones: italiana, francesa, argentinas (unitarios) etc.

En el Cerrito se agrupa un ejército más numeroso con su estado mayor general. Las fuerzas argentinas que servían no tenían estado mayor propio y contaron en determinado momento con un general.

El ejército está formado por unidades de las tres armas contando con servicios de apoyo. [Ver cuadro D].

Las alianzas del Gobierno de la Defensa con Urquiza y el Brasil pondrán fin al Sitio Grande que se extendió por casi nueve años. Junto con las fuerzas de Urquiza y las brasileñas pasa una división de Infantería Oriental a luchar contra Rosas. Esta División tiene una muy destacada actuación en la toma de la Casa de Caseros, verdadero pivot en que se fijaba la línea de batalla de Rosas, por asalto de infantería, llevando la delantera el Batallón "Voltijeros". (Ver Cuadro "E").

Al regreso de Caseros los cuatro batallones de línea se agrupan en dos (agosto de 1852), el primero al mando del coronel José María Solsona y el segundo al del coronel León de Palleja. Estas unidades se caracterizaban porque sus jefes y oficiales habían pertenecido a la Defensa y para contrarrestarlo el gobierno de don Juan José Giró trata de reunir la Guardia Nacional. Esto tiene un sangriento epílogo en los sucesos del 18 de julio de 1853 en la plaza Constitución. En 1854 llega un fuerte contingente brasileño que permanecerá hasta el año siguiente.

DEMOSTRACION DE LAS FUERZAS DE LOS DEPARTAMENTOS DE LA REPUBLICA (*)

Canelones	878
Cerro Largo	1.056
Colonia	732
Durazno	473
Maldonado	1.096
Minas	454
Paysandú	267
Salto	179
Soriano	714
San José	1.422
Tacuarembó	140
TOTAL:	7.411

(*) 30 de noviembre de 1848.

DIVISION ORIENTAL*

Estado general que manifiesta la fuerza que tiene la expresada en el día de la fecha.

El Sr. Cnel. Don César Díaz	Cte. en j. de la Div.	—
El Sr. Cnel. Don Julián Martínez	Estado Mayor	14
El Sr. Tte. Cnel. Don Mariano Vedia	Esc. de Art. Lijera	188
El Sr. Cnel. Gdo. Tte. Cnel. Juan A. Lezica	Batallón Resistencia	404
El Sr. Tte. Cnel. Don León de Palleja	Batallón Voltijeros	406
El Sr. Cnel. Gdo. Tte. Cnel. Don José M. Solsona	Bn. Guardia Oriental	397
El Sr. Sgto. Mayor Don Eugenio Abella	Batallón Orden	235
El Sr. Sgto. Mayor Don Gregorio Lillón	Comisaría de Guerra	3
El Sr. Dr. Don Lorenzo Lonz	Cuerpo de Sanidad Militar	3
	Piquete de Escolta	21
TOTALES:		1.671

* 10 de diciembre de 1851.

CUADRO "E"

Los sucesos posteriores a la revolución de los conservadores del 28 de agosto de 1855 alejan de las filas de la Artillería a varios oficiales sobre todo a los Vedia que integran esta Arma prácticamente desde la Independencia. El período del gobierno de Gabriel Antonio Pereira, surgido del pacto de los elementos nacionales, se caracteriza por la denominación de los cuerpos a la que se agrega el nombre "Oriental". De esta época es la fundación de la "Escuela Militar Oriental" primer instituto armado del país. Se hace realidad aquel intento de 1832. Hasta el momento lo que subsistía de la época española eran las Academias en los cuerpos. Esta Escuela fue de efímera duración, pues desaparece al primer lustro. Sus directores fueron los generales: José M. González Echeandía, José María Reyes y Cipriano Miró. Al final funcionaba en el Fuerte (Casa de Gobierno). La revolución de Flores trajo nuevamente la sangre a nuestro país sobre todo con la participación del Brasil en la lucha. De esta época es una de las páginas más sangrientas como gloriosas de la historia de los pueblos del mundo: la defensa de Paysandú por el general Leandro Gómez. En este período aparecen en nuestro Ejército los fusiles de aguja así como el reglamento de Infantería y el Formulario de Procesos Militares del coronel Salvador García.

Triunfante la revolución de Flores pronto se inicia la guerra del Paraguay donde nuevamente los orientales se ven mezclados en una guerra ajena a su manera de pensar con un pueblo hermano. Otros intereses que no eran los del general Flores nos llevan a esa injusta guerra. Los orientales participan en ella sin contar con los mínimos servicios de transportes, sanidad, intendencia, lo que hace que de los 5000 hombres que la inician en junio de 1865 regresan el 29 de diciembre de 1869, solamente 250. No todos habían muerto, pero sí desistido. Era una guerra extraña para la República. Luego de Curupayty, Flores regresa en octubre de 1866 quedando el general Enrique Castro al frente de la División Oriental. No por eso los orientales dejaron de dar muestra de su valor, compitiendo a vanguardia, como el soldado más valiente. Entre las acciones de guerra en que participó debemos destacar: Yatay, Uruguayana, Estero Bellaco, Tuyutí, Boquerón, Lomas Valentinas, toma de las fundiciones de Ibicuy. De esta guerra es otro célebre episodio que por su emoción parece arrancado de las guerras de la antigüedad: muerto su Jefe, el Batallón Florida le rinde honores fúnebres, en medio del fuego enemigo, prueba del amor y respeto que impone el Jefe con su ejemplo sobre sus subalternos. (Ver Cuadro "F").

El año 70 se envuelve nuevamente en las brumas de la guerra civil. La última guerra de los tiempos heroicos, el fin de la edad media oriental, en que las fuerzas valientes y audaces de nuestras Caballerías se estrellan contra los Cuadros de la Infantería experimentada en el Paraguay, haciendo uso de nuevas armas que cambian la táctica empleada hasta entonces. Esta acción de la Artillería rayada con su mejor alcance y precisión marcan el fin de una época. La oficialidad de línea va a ir sustituyendo poco a poco al caudillo. Las batallas del Sauce y Manantiales, en la Navidad de 1870 y el 17 de julio de 1871, son las más sangrientas.

Durante los sucesos de 1875, como en todas las épocas de peligro, los hombres de armas son llamados a desempeñar un papel preponderante en la vida nacional. Se destaca en estos momentos la figura del coronel don Lorenzo Latorre. Esta época se caracteriza por la fortaleza que le dio al ejército si bien disminuyó los cuerpos por razones de economía,

EJERCITO ALIADO DE OPERACIONES EJERCITO DE VANGUARDIA (*)

General en Jefe, Excmo. Señor Gobernador
Don Venancio Flores

Cuartel General	35
Gral. G. Suárez, Est. Mayor	40
Artillería 6 piezas, - Mayor I. Yance.	
2o. Esc. del Reg. Art. Ligera	222
Tte. Cnel. M. Mendieta, Reg.	
Escolta	294
Cnel. N. García, Reg. San Martín (Argentino)	441
Caballería - División Castro.	
Tte. Cnel. T. Albín.	
Reg. 1o. de G. N. Or. - Tte.	
Cnel. N. Ramírez, 2o. id., id., Tte. Cnel. A. Castro,	
3o. id., id.	703
División Reguera - Cnel. N.	
Reguera, Milic. Corr. Cab. (Argentino)	630
Infantería. - 1a. Brigada.	
Cnel. L. de Palleja, Batallón Florida	620
Mayor M. González, Batallón 24 de Abril	507
2a. Brigada. - Tte. Cnel. C. Bustamante	
Vol. de la Libertad	324
Tte. Cnel. F. Elías, Batallón Independencia	349
Infantería. - Est. Mayor y Cuerpo de Saude Mil. (Brasil)	9
Tte. Cnel. N. Galvao, 3o. Bat. Voluntarios da Patria (Brasil)	390
12a. Brigada de Infantería Brasileña	
Tte. Cnel. D. N. Netto Kelly. - May. N.	
Camison, 5o. de Infantería	316
Mayor N. Silva Pedra, 7o. id.	346
Mayor N. Gruppi, 16o. id.	
Voluntarios da Patria	332
Parque Oriental	25
TOTAL:	5.583

(*) 15 de noviembre de 1865.

CUADRO "F"

los restantes fueron reforzados en todos sus aspectos, principalmente en sus fuerzas morales así como en los materiales con la introducción del armamento Remington. De la época del general Santos destacaremos la fundación de la actual Escuela Militar, el 25 de agosto de 1885, obra que halagaría a cualquier gobierno progresista; de esta época es el Código Militar (1884); se destacan además por la presentación de sus cuerpos. Es la época del auge periodístico militar que, a través de su prédica constante por medio de "El Regimiento 1° de Artillería", "El Ejército Uruguayo", "El Artillero", "El Soldado", "La Correspondencia Militar" y "El Centinela", se hace eco de ideas tan importantes como la Escuela de Cabos y Sargentos, el Hospital Militar, iniciado en la época del coronel Latorre, etc.

De la época del general Tajés es el avanzado reglamento de uniformes de 1888.

La década del 90 se caracteriza por el abuso de los gobiernos de conceder a elementos ajenos a la profesión jerarquías de jefes y oficiales para premiar servicios.

La revolución riograndense de 1893 forjó en su seno las jefaturas y oficialidad de un nuevo ejército que responderá a las decisiones del Caudillo de un partido que debido, a faltas de previsiones de nuestro principal Código y de los pactos posteriores, entre otros motivos, fue dejado a un lado en el quehacer político de la República.

Ese ejército, que si bien no era el Nacional encuadraba a la mitad de nuestra población, fue el de Aparicio Saravia. Luego de las luchas de estos dos ejércitos surgirán la paz y los progresos del siglo XX. El movimiento de 1897 ensangrentará los campos de Tres Arboles y Cerros Blancos.

Mientras que en la revolución de 1904 la Patria se enlutará en Tupambaé y Masoller, por citar dos batallas sangrientas.

Modernos son los armamentos empleados, como así, los medios de movilizar las tropas: el ferrocarril y de comunicarse: la red telegráfica, darán a esta guerra una mayor dimensión. Luego de esta lucha el ejército fue disperso pagando con ello tributo al olvido de la seguridad. Se omitió lo preconizado por el general Artigas en sus Instrucciones: "libertad, igualdad, seguridad" (de los Estados como de los Individuos).

Durante la presidencia de Williman, ante las amenazas revolucionarias el Ejército Nacional aumenta sus plazas. En la segunda presidencia de Batlle a través del Ministro de Guerra y Marina, general Juan Bernassa y Jerez, se intentan la enseñanza de los ejercicios militares en las escuelas primarias y liceos.

La influencia española que en general se mantenía hasta la época de Santos, en este siglo empieza a inclinarse hacia Francia. En el período entre las presidencias de Batlle y Ordóñez se adquiere material de artillería 75 milímetros, Schneider, francés y Krupp, alemán.

Las décadas del 20 y del 30 se caracterizaron por la marcada profesionalización de sus integrantes. En 1928 es creada la Escuela de Estado Mayor, sobre el modelo francés, por el después general de división don Pedro Sicco.

Durante el año 1939 tiene lugar la nueva organización militar del país y nueva asignación de números a las unidades de infantería que se agruparon en cinco Regimientos. La primera con asiento en Montevideo que comprendía los batallones 1 (Prado), N° 2 (Buceo), N° 3 (Agraciada y Aguilar). El regimiento de infantería N° 2 en Colonia que comprendía el batallón de infantería N° 4 (Colonia) que hasta ese momento se denominaba 11; el N° 5 en Mercedes que había sido el N° 12 y el N° 6 en San José que era el N° 14. El regimiento N° 3 en la región militar N° 3, con el batallón N° 7 en Salto, (antes 8), el batallón 8 en Paysandú, (antes 13) y el N° 9 en Fray Bentos (antes 10). En la división de ejército 4 tenía asiento el regimiento de infantería N° 4, con los batallones 10 en Treinta y Tres (anterior 6), el 11 en Minas (anterior 15), el 12 en Rocha (anterior 19) y finalmente el regimiento de infantería N° 5 en Montevideo con los batallones 13, que había sido el cuarto en Dante y República, el 14 que era el 5 en Encina y Salto y por



BATALLON "FLORIDA" 1865

Avatares de la Historia llevaron a la República a integrar la Triple Alianza con la República Argentina y el Imperio del Brasil contra la República del Paraguay. En la batalla de Yatay, primera batalla campal de la Guerra, el batallón "Florida", del Ejército Oriental, hubo de combatir con el uniforme de Gala que muestra la lámina.



ESCUELA MILITAR 1885

El 25 de Agosto de 1885 fue inaugurada la Escuela Militar, bajo la dirección del entonces Mayor Juan Bernassa y Jerez, instituto que será desde entonces formativo de los Oficiales del Ejército Nacional.



OFICIAL DEL 1° DE CABALLERIA 1887

De acuerdo con el gusto de la época, los uniformes militares de las últimas décadas del Siglo, se caracterizaron por su vistosidad y elegancia. Las armas montadas vistieron el chacó pequeño y el "dolman" a la húngara.

Xamun.

último el 15 que había sido el 7° en 8 de Octubre y Presidente Berro.

Las unidades de artillería desde el año 1929 estaban distribuidas en: el regimiento N° 1 de Artillería a Caballo que estaba en la Unión y pasó ese año al Pantanoso; el regimiento de artillería montada N° 1 que se encontraba en Burgues, mientras que el regimiento de artillería montada N° 2 del Pantanoso pasó a Trinidad.

Los regimientos de artillería Nos. 3 y 5 habían sido disueltos por ley de 7 de febrero de 1925.

Los batallones de ingenieros: N° 1 de Zapadores estaba en camino Aveño, el N° 4 de Telegrafistas en Peñarol, el N° 2 de Pontoneros en San Ramón y el N° 3 de Ferrocarrileros en Paso de los Toros.

Las unidades de Caballería estaban distribuidas de la siguiente manera: los regimientos Nos. 1, 4 y 9 en Montevideo; el N° 2 en Durazno, el N° 3 en Rivera, el N° 5 en Tacuarembó, el N° 6 en Arapey, el N° 7 en Santa Clara y el N° 8 en Melo. A partir de ese momento con pequeñas variantes se ha mantenido en ese estado en los últimos 40 años.

Durante la Segunda Guerra Mundial se pasa de la influencia francesa a la norteamericana no sólo en el armamento, sino también, en el uniforme, en los medios de transporte, en la instrucción y sistemas de aprendizaje.

A partir de la última década, el Ejército como la República entera, se ha visto en la necesidad de volver sus ojos al pensamiento artiguista, en aquella frase de las horas difíciles de la Orientalidad, cuando la Patria necesita del esfuerzo de cada uno de sus hijos, en que: "Nada debemos esperar sino de nosotros mismos". Sea 1811, 1825, 1876, 1973...

El Ejército Nacional, hace una década, junto con la Armada, Fuerza Aérea y Policía ha asumido la inmensa responsabilidad de defender la Patria en momentos en que por influencias exteriores se debatía por su existencia. Caro fue el precio de esta lucha, sembrada por la sangre y el dolor de sus mártires. Combatida la sedición, brindada la seguridad contra los enemigos exteriores e interiores, dirige su esfuerzo hacia el desarrollo nacional.

En la actualidad el Ejército Nacional se encuentra formado por cinco Armas, cuenta con servicios que lo apoyan en el cumplimiento de sus misiones y Escuelas e Institutos que forman sus cuadros.

Las cinco armas son: Infantería, Caballería, Artillería, Ingenieros y la más joven, de reciente creación: Comunicaciones.

La Infantería está organizada sobre la base de cinco brigadas, a tres batallones cada una, que hacen un total de quince unidades de infantería.

Tres Brigadas de Caballería y un Regimiento de Caballería, el número uno "Blandengues de Artigas" (diez regimientos de caballería). Una Artillería Divisionaria que comprende los tres grupos de la División de Ejército I. En total, la Artillería consta de cinco grupos de campaña y uno Antiaéreo.

Las Unidades de Ingenieros son cuatro, una por División de Ejército. Recientemente ha sido creada una Brigada de Ingenieros.

El Comando General del Ejército lo ejerce un Teniente General quien es asistido de un Estado Mayor, el del Ejército.

Está dividido en cuatro Divisiones Militares. Estas Divisiones cumplen un papel muy importante en su jurisdicción dentro del quehacer nacional, mientras que los Servicios en su tarea callada pero constante y esforzada apoyan al Ejército en cumplimiento de sus misiones. Ellos son: el Servicio de Material y Armamento, el Servicio de Intendencia del Ejército, el Servicio Sanitario, el Servicio de Veterinaria y Remonta, el Servicio de Parques y Museos, el Servicio Geográfico Militar, el Servicio de Bandas Militares, el Servicio de Tutela Social y la Dirección de Tiro y Educación Física. Los Institutos Militares pertenecientes al Ejército son: el Instituto Militar de Estudios Superiores, la Escuela de Armas y Servicios, la Escuela Militar y los Liceos Militares que cumplen una tarea importante en la formación de los integrantes haciéndose eco en el santo, seña y contraseña, del Ejército al inaugurarse el 26 de mayo de 1816 la Biblioteca Nacional, de "Sean los Orientales", "Tan ilustrados", "Como valientes".



MAYOR DE ARTILLERIA LIGERA 1888

Los uniformes de la Artillería Ligera se asemejaban a los de la Caballería, diferenciándose por sus colores. En los últimos años del Siglo XIX y primeros del XX, la Artillería se superó notablemente con la incorporación de excelente material moderno.



OFICIAL DE INGENIEROS 1916

En los últimos días del año 1915 se creó en nuestro Ejército el arma de Ingenieros, organizándose el primer batallón de dicha arma. En pocos años, el número de unidades fue llevado a cuatro (batallones de Zapadores, Pontoneros, Ferrocarrileros y Telegrafistas).



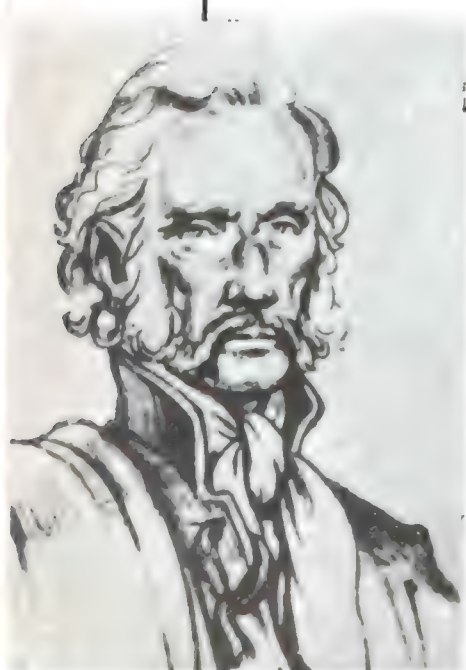
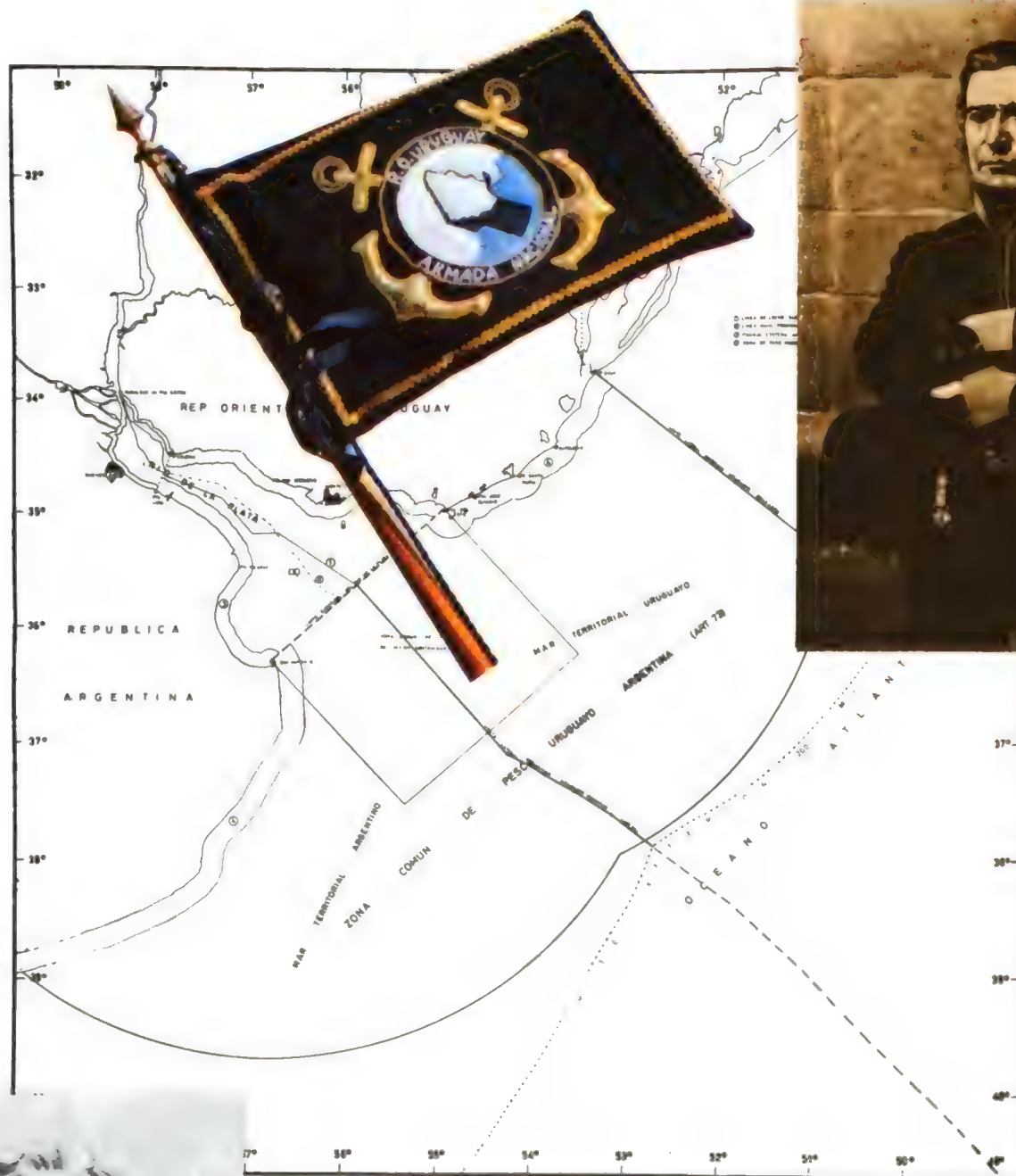
A. Simon.
80.

SOLDADO 1979

Fiel a su alta misión y consciente de su deber para con la sociedad a la que le toca defender, el Ejército Nacional, junto con las demás Fuerzas Armadas, supo vencer la sedición que en los primeros años de la última década azotó al país, permitiendo así que éste, por caminos de paz y seguridad se encamine hacia un mejor futuro.

ARMADA NACIONAL

BREVE RESEÑA HISTORICA



En la misión de guiar al lector por los distintos rumbos que nos llevarán a recorrer en una apretada síntesis siglo y medio de nuestra Historia Naval, entendemos necesario prepararlo previamente para ese periplo a través del tiempo y de los hechos, brindándole sucintamente los antecedentes del mismo.

Quién se de en incursionar en las raíces mismas del origen de nuestra Armada, debe previamente ahondar en su escenario marítimo. Es así, que se concluye que la fundación de la Plaza Fuerte y Puerto de Montevideo, fue motivada por la creación de un Apostadero o Base Naval que sustentara con su poderío al Virreinato del Río de la Plata.

Sus Gobernadores, en consecuencia, generalmente ostentaron altos rangos navales y la jurisdicción del Apostadero se extendió sobre toda la actual cuenca del Plata y el Atlántico Sur, incluyendo muy especialmente a las Islas Malvinas, las que eran regularmente aprovisionadas y protegidas por sus buques, siendo sus Jefes Territoriales, Oficiales de Marina del referido Apostadero, los que destacaban periódicamente para cumplir tal misión.

Y, aún más se extendió su zona de influencia; por el Tratado de San Ildefonso del 1.º de octubre de 1777, son cedidas por Portugal a España las Islas de Annobón y Fernando Poo, y es el Apostadero de Montevideo el que con sus hombres y sus buques organiza y ejecuta la distante ocupación.

Fue también puerto de aprovisionamiento y Tribunal de Presas de los Corsarios que lucharon contra los ingleses por los mares del mundo.

También poseyó sus propios corsarios en 1805, cuando el comercio de Montevideo armó buques para resarcirse de los valores que había enviado a España y que fueran apresados por el Comodoro Sir Graham Moore frente a las costas de Portugal. Los navíos ORIENTE, DOLORES, REINA LUISA, SAN FERNANDO, etc., tripulados por montevideanos, combatieron y apresaron naves inglesas frente a las costas africanas y también en las inmediaciones de las lejanas costas de la India.

Vemos así cuán enorme y de qué importancia fue la tradición marítima que nos legó la Madre Patria, cuya decadencia y olvido fue el principal motivo de la posterior pérdida de sus vastas posesiones de ultramar, para transformarse luego por herencia, en una de las más peculiares características de nuestra idiosincrasia: la de estar siempre de espaldas al mar y que felizmente en el presente se ha combatido eficazmente con hechos positivos tales, entre otros, como el Plan de Desarrollo Pesquero y la Ley de la Marina Mercante, que han logrado con sus ya promisorios resultados, despertar una real conciencia marítima nacional en el convencimiento de que en el mar se encuentra una gran dosis del porvenir de la Nación.

En 1811 comienza la gesta emancipadora y en 1816 surgen las primeras fuerzas navales al comenzar el General Artigas la formación de dos escuadrillas para la lucha contra el Directorio de Buenos Aires y simultáneamente expedir Patentes de Corso contra los buques de España y Portugal. Esta brillante estrategia, confirmatoria de las extraordinarias iniciativas y visión en la formulación de sus planes militares, tuvo excelentes resultados. En efecto, ambas escuadrillas pronto dominaron las aguas del Uruguay y del Paraná; la primera al mando del intrépido Comandante Justo Yegros, mientras que el primer Comandante General de la Marina Artiguista, Pedro Campbell, se convertía en el dueño y señor del Paraná.

Paralelamente los Corsarios de Artigas barriaban los mares en todos los rumbos, siendo una mortal amenaza para los buques portugueses entre los años 1816 al 1821. Alrededor de medio centenar de rápidos y ágiles bergantines y goletas con significativos nombres como: SAVEYRO, VALIENTE, GENERAL ARTIGAS, REPUBLICA ORIENTAL, INTREPIDO, INVENCIBLE, BANDA ORIENTAL, LA FORTUNA, IRRESISTIBLE, LA REPUBLICANA, ARTIGAS, ORIENTAL, LA NUEVA REPUBLICANA, FEDERACION, CON-



Corsario de Artigas. 1816-1821.

GRESO, HEROINA, TIGRE ORIENTAL, ORIENTAL INVENCIBLE, LEONA ORIENTAL, GENERAL RIVERA y tantos otros, comandados por legendarios Capitanes como: CLARK, ALMEIDA, BARNES, DOUTANT, LEECH, DIETER, ROSS, LEVELY, JEWET, HAILE, CHASE, MOOR, DANIELS, HENRY, TAYLOR, GATIERY, CAT-HILL, CHAMPLIN, MORGRIDGE, BOND, NUTTER y otros no documentados aún, capturaron más de doscientos buques portugueses en las costas de Brasil, Caribe, Africa, Madagascar, España y Portugal, aún bajo el fuego de las fortalezas de Oporto y Lisboa.

Provistos de las "Cartas de Marca o Patente" expedidas por Artigas desde su Cuartel General de Purificación y en cumplimiento a los términos del extraordinario Reglamento General de Corso, los Corsarios llevaban sus presas a Montevideo, Colonia, Buenos Aires, Indias Occidentales, Venezuela, Norfolk, Charleston, Savannah, Providence y preferentemente a Baltimore, para ser presentadas y juzgadas por los Tribunales de Presas. Sus éxitos hicieron que prosiguiera la guerra en el mar aún después de que Artigas se internara en el Paraguay en 1820.

Finalmente el 25 de agosto de 1825 se logra la Independencia de la Nación, luego de una ininterrumpida guerra desde 1811. El Pabellón Nacional se afianza definitivamente en la Ciudadela donde durante el último siglo flamearon las banderas de cinco naciones: España, Inglaterra, Portugal, Argentina y Brasil. Pero la ansiada independencia no trajo a la nueva nación una paz estable, ya que guerras civiles e internacionales ensombrecieron el resto del siglo XIX.

Durante el período de paz que siguió a la independencia, la Armada fue descuidada, es así que en el año 1830, coincidiendo con la Jura de la Constitución, estaba integrada por sólo cuatro goletas cuyos nombres eran: AGUILA, LOBA, ESTRELLA DEL SUR y CONSTITUCION; esta última denominada así como homenaje de la Armada a nuestra primera Carta Magna.

En 1839 al declarar la República la guerra al dictador de la Argentina, Juan Manuel de Rosas, la necesidad de una Marina de Guerra nuevamente se hace sentir. Las hostilidades durarán hasta 1852, siendo en ese lapso sitiada la ciudad de Montevideo durante nueve largos años, episodio que sirvió para inspirar a Alejandro Dumas su obra "Montevideo, o la Nueva Troya".

Entre los aspectos bélicos del gobierno Oriental se concretó la formación de una fuerza naval integrada por varias escuadrillas, las que pronto comenzaron operaciones en las aguas del Uruguay y del Paraná, así como en las inmediaciones de Montevideo. LOBA, ESTRELLA DEL SUR, RIVERA, BERNARDINA, EUFRASIA, 18 DE JULIO, RONDEAU, ATREVIDO, fueron los nombres que ostentaron algunos de sus buques, y FOURMANTIN, READ, SCIURANO, DUPONT, DAGRUMET, HYNES, PAGES, los de algunos de sus Comandantes. La mayoría de estas naves integraron la flota Franco-Uruguaya que tomó la entonces estratégica Isla de Martín García, llave de la navegación entre el Plata y sus grandes afluentes, el Paraná y el Uruguay.

Posteriormente se organiza una flota de mayor poderío para enfrentarse a las fuerzas navales que Rosas pone bajo el mando del Almirante Guillermo Brown, teniendo lugar varios combates que mantuvieron a Montevideo libre del bloqueo. Los Comandantes de la Armada de nuestra República fueron JOHN H. COE hasta 1847, siéndolo posteriormente JOSE GARIBAL-

1 — Guerra Grande. Nave insignia de la Escuadra Oriental "SARANDI" y la "GENERAL RIVERA" se batían frente a Montevideo al alardecer del 3 de agosto de 1841 con el "BELGRANO" de la Escuadra de la Confederación Argentina al mando del Almirante Guillermo Brown.

2-3 — Guerra Grande. Combate naval frente a Montevideo entre la Escuadra Oriental y la Escuadra Argentina el 24 de mayo de 1841.





Guerra Grande. Toma de la Isla de Martín García por la Escuadra Franco Oriental el 11 de octubre de 1838.

DI, el que de regreso a Italia se hizo famoso mundialmente como el héroe de las guerras contra Austria y en la unificación de su patria. Los Comandantes de nuestros buques en ese período fueron: MARTINEZ, DUPUY, MASSON, SHANNON, BEAZLEY, etc., y las naves constituidas por bergantines, goletas y lanchones, llevaron los nombres de: 25 DE MAYO, SARANDI, MONTEVIDEANO, PALMAR, YUCUTUJA, CONSTITUCION,

EMANCIPACION, REPUBLICANO, INTREPIDA, LEGIONARIO, RESISTENCIA, LIBERTAD, TERRIBLE, etc.

Poco antes de la finalización de esta guerra, nuestra Armada tuvo su primer buque a propulsión mecánica, cuyo nombre fue RIO URUGUAY (1851). También en el transcurso de las acciones navales de esta contienda, ocurrieron hechos que marcaron etapas en la historia de la guerra en el mar; es así que en el combate de Vuelta de Obligado (1845), algunos navíos franceses e ingleses fueron los precursores en la lucha entre naves propulsadas a vapor, ya que poseían ruedas laterales y pudieron demostrar su mayor maniobrabilidad al forzar el paso del Paraná, navegando ya sea a favor o contra la corriente o atravesados a la misma y sin tener que depender de la fuerza y dirección del viento, lo que les permitió silenciar las baterías argentinas emplazadas en los lugares estratégicos de la costa. Esta interesante experiencia, fue seguida con evidente interés en todo el mundo.

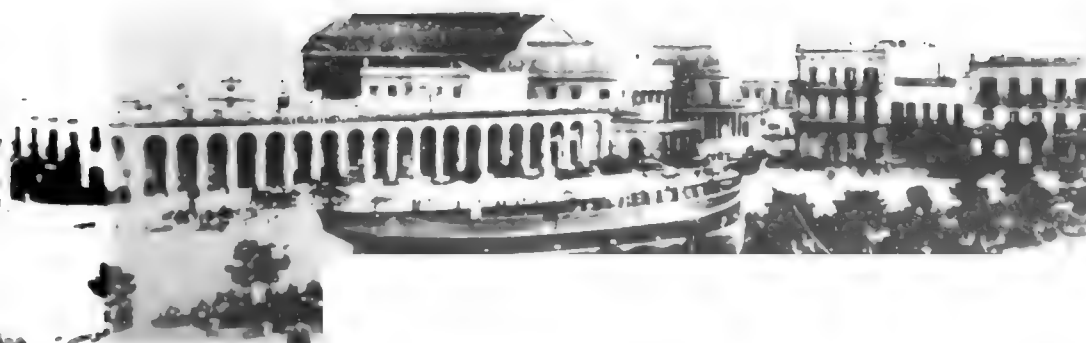
Diez años después de finalizado este largo conflicto armado, la guerra civil nuevamente obligó al gobierno a necesitar de la Armada; es así que toma en arriendo los vapores TREINTA Y TRES, GENERAL ARTIGAS y VILLA DEL SALTO, pero sólo durante el término de las hostilidades. Entre los años 1865 al 1870, nuestra República, la Argentina y el Brasil, constituyeron la llamada Triple Alianza, sosteniendo una guerra contra el Paraguay, y nuevamente el gobierno pagando tributo a la falta de recursos de unas veces y a la falta de visión de otras, debió improvisar una marina con la que transportar tropas y abastecimientos. Al final del siglo XIX, nuevas revoluciones crearon repetidas necesidades de una Armada, ya fuere para operaciones de represión, patrullajes, transporte de tropas y abastecimientos. Sus buques fueron vapores armados que llevaron los nombres de: MONTEVIDEO, GENERAL ARTIGAS, GUARDA, RAYO, COQUIMBO, PRESIDENTE, FE, RIO NEGRO, LABRADOR, CHAPICUY, REPUBLICA, TANGARUPA, VIGILANTE, etc.

A partir de 1884, el núcleo de esta fuerza naval heterogénea se integra por primera vez con unidades estables: "las cañoneras", como popularmente se le denominaron en su conjunto en vez de con sus nombres particulares. Durante la administración del General Máximo Santos, décimo Presidente Constitucional de la República, la Armada incorporó naves construidas expresamente como buques de guerra. En el transcurso del año 1884, dos buques entraron en servicio: la cañonera GENERAL ARTIGAS de 273 toneladas, construida en astilleros de Trieste en el Imperio Austro-Húngaro por encargo de nuestro gobierno y conducida a Montevideo por Oficiales uruguayos, y la cañonera General Rivera.

Esta última merece un párrafo especial. Fue totalmente construida, incluyendo su máquina, en la Escuela de Artes y Oficios de Montevideo, y su casco "remolcado" por soldados a lo largo de la Avenida 18 de Julio y calle Sarandí, en un recorrido de unas cuarenta cuadras que insumió

22 días, hasta llegar al varadero de Gounouilhou (actual de la Administración Nacional de Puertos), en el que se realizó su botadura. De las muchas misiones cumplidas por este buque debe destacarse el viaje de entrenamiento y estudios realizado por el Estrecho de Magallanes

El casco de la Cañonera "GENERAL RIVERA" en la Plaza Independencia el 20 de marzo de 1884.





1

2

y adyacencias, en duras condiciones de tiempo y bajas temperaturas.

Dos años después otra cañonera era incorporada a nuestra Armada, la TACTIQUE de la Marina de Francia, que pasó a llamarse GENERAL SUAREZ luego de su adquisición. La SUAREZ, como se le denominaba habitualmente, era la mayor del grupo ya que desplazaba 365 toneladas contra las 273 de la ARTIGAS y las 242 de la RIVERA. Los tres buques prestaron eficientes servicios durante muchos años, marcando toda una etapa en la historia de nuestra Armada; cumpliendo infinidad de misiones de paz y de guerra, acumulando en su haber largos viajes y muchas millas de provechosa navegación que fueron escuela en la formación de un buen número de promociones de Oficiales.

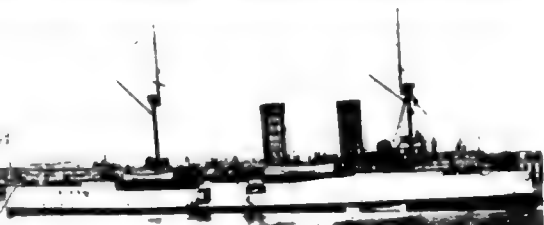
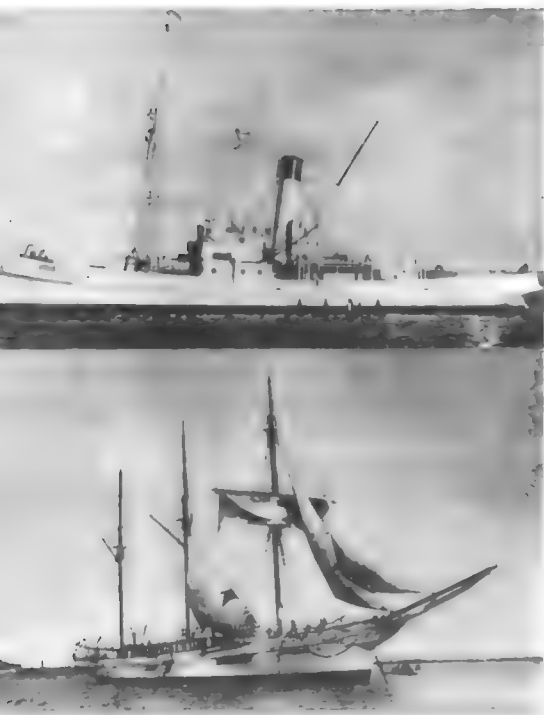
Durante ese período que se prolonga hasta el año 1905, a los buques a vapor en servicio permanente en la Armada: FORTUNA, FLORES, RAYO, LAVALLEJA, INGENIERO, GUARDA, CORSARIO, etc., se sumaron alrededor de veinte naves mercantes que fueron armadas en guerra para cumplir misiones de patrulla, transporte de tropas y pertrechos en las luchas civiles que continuaban caracterizando la época.

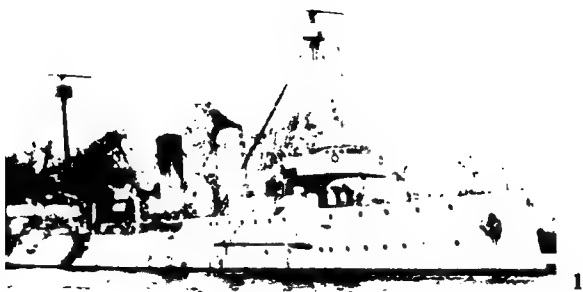
Los Oficiales más destacados de esos tiempos fueron BAYLEY, ESCABINI, MIRANDA, ROMERO, RISSO y GOMENSORO. Con respecto a este último debemos acotar que fue el responsable de la conducción del acorazado argentino GUILLERMO BROWN, desde Inglaterra donde fuera construido, hasta el puerto de Buenos Aires, respondiendo a una invitación especial que formuló el gobierno de esa nación hermana.

Bajo la Presidencia del Dr. Claudio Williman, que abarcó de 1907 a 1911, nuestra Armada entra en una nueva etapa en la que se comienzan a substituir los veteranos buques por otros más poderosos y modernos. Es así que en sólo cuatro años se incorporan las siguientes unidades: en 1907 el cañonero 18 DE JULIO de 543 toneladas es adquirido primordialmente con los fondos recolectados por el Comité Pro-Cruceros iniciado en 1903 entre los ciudadanos impresionados por la trágica explosión de la santa bárbara de la cañonera GENERAL RIVERA, ocurrida en su fondeadero del Puerto de Montevideo; en ese mismo año el crucero acorazado

DOGALI de 2.602 toneladas es adquirido de la Marina de Italia y rebautizado MONTEVIDEO. En 1908 el transporte MALDONADO, vapor a paletas de 600 toneladas, es comprado a sus armadores, y el pequeño aviso ORIENTA de 88 toneladas llegaba para incorporarse a la Armada luego de su accidentado viaje desde Nueva York, bajo el mando del Teniente de Navío EDUARDO M. SAEZ, que se prolongó por espacio de 7 meses y 7 días al tener que fondear innumerables veces en las solitarias costas de las islas del Caribe y del Brasil para cargar leña con que alimentar la caldera; ya que era imposible conseguir carbón en esos pequeños puertos, con el agravante de la poca capacidad de sus carboneras. En 1910 el crucero URUGUAY de 1.250 toneladas, construido en el astillero alemán de Stettin de acuerdo a las exigencias de nuestra Armada, entraba en servicio. Es también en ese profícuo período que se adquiere el Dique CIBILS - JACKSON

- 1 — Cañonera "GENERAL RIVERA". 1884-1905.
- 2 — Cañonera "GENERAL SUAREZ". 1886-1930.
- 3 — Cañonera "GENERAL ARTIGAS". 1884-1898.
- 4 — Aviso de Guerra "HURACAN". 1886-1932.
- 5 — Cañonero "18 DE JULIO". 1907-1932.
- 6 — Crucero "MONTEVIDEO". 1907-1931.

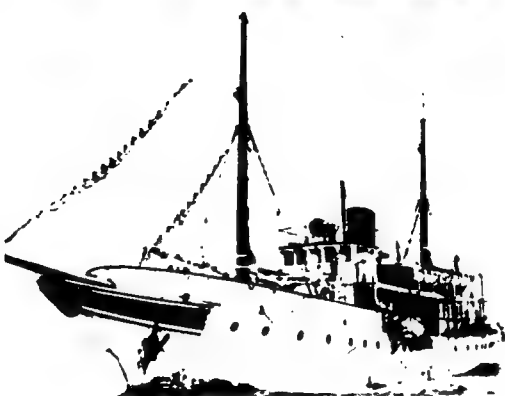




1



2



3



4

1 — Crucero "URUGUAY". 1910-1952.
2 — Aviso "VANGUARDIA". 1916-1952.
3 — Buque Hidrográfico "CAPITAN MIRANDA". 1930-1976.
4 — Grupo de Guarda Costas: A-1 "PAYSANDU", A-2 "SALTO" y A-3 "RIO NEGRO" en 1936. En la actualidad sobrevive el ROU-14 "SALTO".

con sus instalaciones y talleres, creándose con él el entonces denominado ARSENAL DE MARINA o DIQUE NACIONAL que incorporó un varadero y demás servicios complementarios, incluyéndose una ESCUELA DE APRENDICES para sus talleres que con el tiempo se transformó en ESCUELA DE MECANICOS y luego en ESCUELA DE ESPECIALIDADES DE LA ARMADA.

Los cruceros MONTEVIDEO y URUGUAY tuvieron una activa participación en las misiones de patrulla de la primera guerra mundial, en las áreas correspondientes al Océano Atlántico y el Río de la Plata. Durante ese conflicto en el año 1918, el crucero MONTEVIDEO llevó al Dr. Baltasar Brum, a la sazón Ministro de Relaciones Exteriores, a los Estados Unidos de Norte América. El viaje se realizó por el Océano Atlántico regresando por el Pacífico y el Estrecho de Magallanes. Un viaje similar se realizó al año siguiente por el crucero URUGUAY, llevando a Méjico los despojos mortales del poeta Amado Nervo, fallecido en Montevideo en el desempeño de las funciones de Cónsul de su país.

Durante la mencionada primera guerra mundial, nuestro gobierno con la finalidad de paliar la falta de bodegas en que realizar nuestras exportaciones e importaciones, requisó ocho mercantes alemanes que permanecían refugiados en el puerto de Montevideo. Estas naves con tripulaciones uruguayas y bajo el mando de Oficiales de nuestra Armada, cumplieron infinidad de viajes a Europa y los Estados Unidos de Norte América.

Entre las dos guerras mundiales las unidades flotantes de nuestra Armada tuvieron muy pocos cambios; a pesar de que los buques más viejos fueron retirados del servicio y posteriormente desguazados, muy pocos fueron los que se incorporaron para su reemplazo. En 1930 el buque hidrográfico CAPITAN MIRANDA de 549 toneladas llega desde Cádiz, España, donde fuera construido en las gradas de la Factoría de Matagorda de acuerdo a las especificaciones de nuestra marina. En 1935 se adquiere el velero con motor auxiliar EXIR DALLEEN de 128 toneladas, rebautizándolo ASPIRANTE y destinándolo a la realización de estudios oceanográficos, así como para viajes de práctica con los alumnos de los distintos centros de enseñanza naval. En 1936 en los astilleros Cantieri Navali Riuniti de Ancona, Italia, se termina la construcción de los tres guardacostas: SALTO, PAYSANDU y RIO NEGRO, de 185 toneladas, de acuerdo a las exigencias técnicas de la Armada. Fueron traídos al país por tripulaciones uruguayas, en una travesía que hizo época en los anales marítimos de entonces por lo pequeño de los buques y las condiciones de mar que debieron soportar durante el viaje, en el que demostraron óptimas condiciones marineras.

Al comienzo de la segunda guerra mundial, es de nuevo el veterano crucero URUGUAY el que debe patrullar nuestras aguas territoriales, siendo testigo su tripulación, integrada con la Escuela Naval en viaje de instrucción de fin de cursos, del combate naval de Punta del Este que tuvo lugar el 13 de diciembre de 1939 entre el acorazado de bolsillo alemán ADMIRAL GRAF SPEE y los cruceros británicos EXETER, AJAX y ACHILLES, este último perteneciente a la Armada de Nueva Zelanda.

Debe destacarse que en esta guerra se repitió el problema de la falta de bodegas, por lo que nuevamente se procedió a requisar dos mercantes italianos y dos daneses, a los que se debe agregar el TACOMA, auxiliar del GRAF SPEE que permanecía internado en nuestro principal puerto. Los dos buques italianos rebautizados MONTEVIDEO y MALDONADO, con tripulaciones uruguayas y comandados por Oficiales de nuestra Armada, fueron hundidos por submarinos en aguas del Caribe, teniendo el primero numerosas víctimas al ser torpedeado sin previo aviso.

Es en esta contienda donde el comienzo de la era moderna de nuestra Armada tiene lugar. En 1944 el primer buque del tipo de los concebidos para ese conflicto se incorpora a la Marina. Fue el ex USS PC-1234 de 430 toneladas y clasificación de cazasubmarinos, que se bautizó MALDONADO,



1-2



3-4

distinguiéndose primeramente con la sigla B-1 y posteriormente PC-1, prestando invalorables servicios hasta 1968 en que pasó a desarme, siendo posteriormente desguazado. En 1952 dos destructores escolta pasan a integrarse a nuestras unidades flotantes; son el ex DE-166, USS BARON que pasa a denominarse DE-1, URUGUAY y el ex DE-189, USS BRONSTEIN que toma la característica y nombre de DE-2, ARTIGAS, ambos de 1.909 toneladas. Al año siguiente se incorpora la fragata PF-1 MONTEVIDEO, ex HMCS ARNPRIOR y ex HMS RISING CASTLE de 1.590 toneladas. Este buque sirvió como buque escuela hasta el año 1972 en que pasó a desarme luego de veinte años de servicios continuados, siendo también desguazado.

En los últimos años nuevos buques se han incorporado a la Armada. En 1969 el tenderredes AM-25 HURACAN, ex AN-85, USS NAHANT de 855 toneladas destinado a funciones de salvamento y balizamiento primordialmente de acuerdo a sus características; tres barreminas: MS-31 COMANDANTE PEDRO CAMPBELL, ex MSF-59, USS CHICKADEE de 1.270 toneladas en el año 1966; MS-32 RIO NEGRO, ex M686 MARGUERITE de la Marina de Francia, y a su vez ex USS AMS-94 de 367 toneladas en el año 1969 y MS-33 MALDONADO, ex M-614 también

1 — Cazasubmarinos PC-1 "MALDONADO". 1943-1968.

2 — Destructor Escolta ROU-1 "URUGUAY". Actualmente en servicio.

3 — Destructor Escolta ROU-2 "ARTIGAS". Actualmente en servicio.

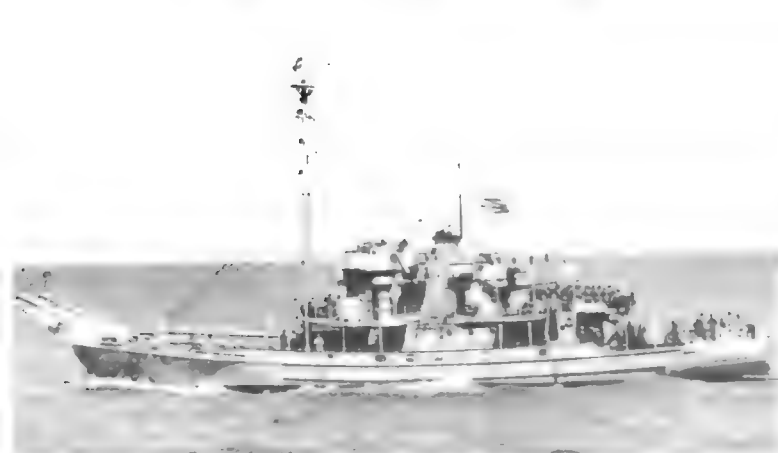
4 — Fragata PF-1 "MONTEVIDEO". 1953-1973.

5 — Tenderredes ROU-25 "HURACAN". Actualmente en servicio.

6 — Corbeta ROU-4 "COMANDANTE PEDRO CAMPBELL". Actualmente en servicio.

7 — Guarda Costas ROU-13 "RIO NEGRO". Actualmente en servicio.

8 — Guarda Costas ROU-15 "MALDONADO". 1969-1979.

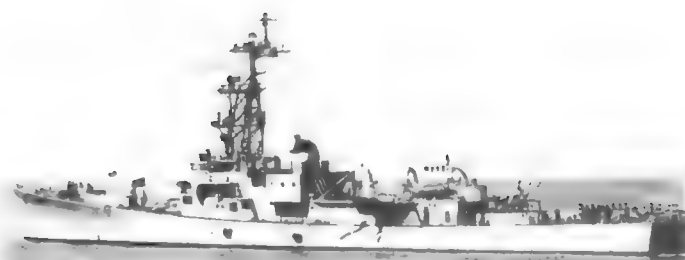


5-6



7-8

1



2



3



4



5



de la Marina de Francia, y a su vez ex USS MSO-451 de 785 toneladas, en 1971. En el año 1972 llena el vacío dejado por la fragata MONTEVIDEO, el DE-3 18 DE JULIO, ex DE-1006, USS DEALEY de 1.880 toneladas.

Cuenta la Armada además, buques tanques o petroleros que traen crudo para la refinería de ANCAP, sirviendo también como buques escuela al estar equipados con alojamiento, aulas, servicios, etc., para los alumnos y sus correspondientes instructores. En el año 1962 se incorpora el primero de estos buques, que fue el AO-29 PRESIDENTE ORIBE de 37.500 toneladas, construido en Tokio. A fines de 1978 es sacado de servicio, siendo vendido para su desguace. En 1971 entra en el grupo de estas naves el AO-28 PRESIDENTE RIVERA, de 40.125 toneladas y que fuera construido en astilleros españoles. Finalmente en el año 1977 llega el ROU-27 GENERAL JUAN ANTONIO LAVALLEJA, ex SOLFONN de la Marina Mercante Noruega que fuera construido en Kobe, Japón, en 1975. Este superpetrolero que sustituye al PRESIDENTE ORIBE, tiene un porte de unas 154.000 toneladas.

Tuvo también varios buques faro que sucesivamente balizaron el temido Banco Inglés, siendo el tercero y último de ellos el LV-21 de 800 toneladas, que al tener propulsión propia realizó independientemente su viaje desde los Estados Unidos, teniendo en esas circunstancias el nombre de MALDONADO. En julio de 1973 un fuerte temporal, luego de hacerle faltar su línea de fondeo lo embicó intacto en la playa del Buceo. Durante los meses en que se realizaron las maniobras de su salvataje, los montevideanos se acostumbraron a su silueta recortada sobre la playa. Finalmente fue reflotado y luego al ser substituido por una moderna boya fue desguazado.

Integran también el material flotante de nuestra Armada, un grupo de buques guarda costas o patrulleros, que originalmente se denominaron: PR-10 COLONIA de 24 toneladas, PR-10 CARMELO de 79 y PR-12 PAYSANDU de 65. Además otro grupo constituido por buques de desembarco originalmente denominados LD y numerados del 40 al 45 inclusive.

Finalmente no debemos dejar en el olvido a los dos más veteranos buques de la Armada, el balizador AM-26 VANGUARDIA de 257 toneladas y el totalmente modernizado y reclasificado como velero escuela CAPITAN MIRANDA, que luce sus nuevas y hermosas líneas.

Próximamente se incorporarán un grupo de tres grandes, modernos y bien equipados buques de mar, actualmente en construcción en astilleros franceses, con los que la Armada reforzará el ejercicio de la soberanía de la República en sus aguas jurisdiccionales. Cada unidad desplazará aproximadamente 200 toneladas.



Leyendas de la página 95.

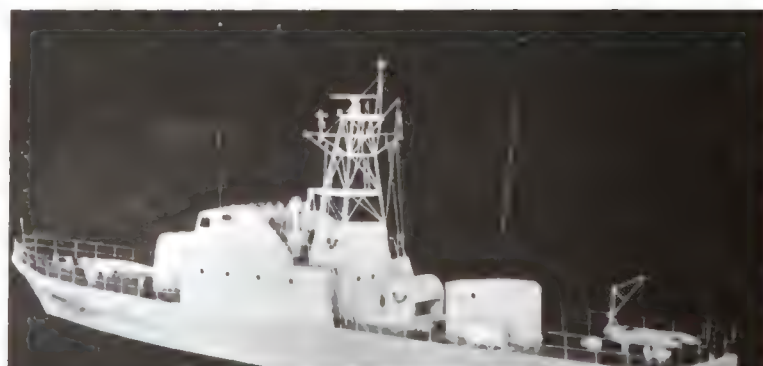
- 1 — Destructor Escolta ROU-3 "18 DE JULIO". Actualmente en servicio.
- 2 — Buque Tanque ROU-29 "PRESIDENTE ORIBE". 1962-1978.
- 3 — Buque Tanque ROU-28 "PRESIDENTE RIVERA". Actualmente en servicio.
- 4 — Buque Tanque ROU-27 "JUAN A. LAVALLEJA". Actualmente en servicio.
- 5 — Pontón Faro ROU "BANCO INGLES" varado en la Playa del Buceo en el mes de julio de 1973.
- 6 — Guarda Costas ROU-11 "CARMELO". Actualmente en servicio.
- 7 — Balizador ROU-26 "VANGUARDIA". Actualmente en servicio.

Buque Escuela ROU-20 "CAPITAN MIRANDA" luciendo sus actuales líneas de moderno velero.

Debemos tener presente, que el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo del 19 de noviembre de 1973, así como el Tratado de Límites del Río Uruguay, suscrito el 7 de abril de 1961 y aprobado el 30 de diciembre de 1965 por Ley N° 13.462, han determinado las siguientes superficies de Areas Jurisdiccionales. Río Uruguay 528 Km², Río de la Plata 15.240 Km², Laguna Merín 1.031 Km² y Mar Territorial 125.057 Km², que en conjunto dan una superficie de 141.856 Km². Comparando esta última área con la superficie total terrestre de la República de 176.215 Km², vemos que ésta casi se ha duplicado, siendo de responsabilidad de la Armada, repetimos, ejercer la soberanía de la Nación en sus aguas jurisdiccionales.

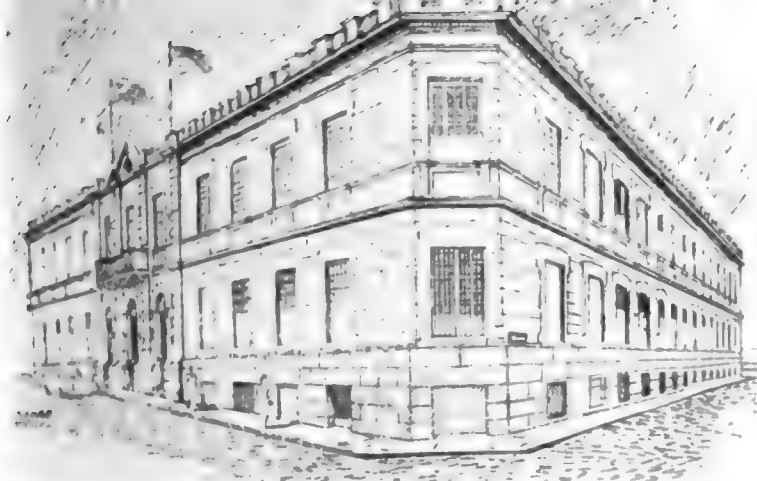
En el esquema de su actual organización, la Armada cuenta en sus estructuras con las diversas reparticiones, institutos, servicios, etc. que permiten el normal y efectivo aprovechamiento de sus efectivos, integrados por su personal y su material. En un muestreo y a modo de ejemplo, describiremos someramente la cronología histórica de algunos de ellos, que se nos ocurre revisten un especial interés, ya sea por su propia función específica, o bien por su importancia dentro del desarrollo nacional.

ESCUELA NAVAL — Desde los mismos comienzos de nuestra existencia como nación independiente, la necesidad de una Escuela Naval



Maquette de los buques patrulleros actualmente en construcción.

1



2



3

1 — Escuela Naval. Edificio de la calle Sarandí que ocupó desde el año 1917 hasta febrero de 1968.

2 — Promoción N° 1 egresada en Diciembre de 1909.

3 — Plaza de Armas del edificio de la calle Sarandí. Ceremonia de la Jura de la Bandera por los Aspirantes del 2do. y 3er. Cursos el 19 de abril de 1942.

4 — Escuela Naval. Actual edificio que ocupa desde 1968 en el Area Naval de "Miramar".

fue un hecho que inquietó a gobernantes y a aquellos que detentaban una responsabilidad relacionada con la defensa de nuestras costas, la ejercitación de la soberanía de nuestras aguas jurisdiccionales o el ambiente marítimo en general. En 1829 el primer proyecto en ese sentido es estructurado, seguido por un segundo intento tres años más tarde.

En 1862, durante el gobierno del Presidente Bernardo P. Berro se crea el primer Instituto de Enseñanza Naval que funcionó en el país. Se denominó ESCUELA DE NAUTICA y su responsable fue el Profesor de Náutica y Marino español Don Antonio Torres y Nicolás. Los cursos comenzaron en marzo de 1862 con seis alumnos que fueron: Joaquín Suárez de 17 años, José María Sánchez de 21, Enrique Cabilla de 16, Carlos Otero de 16, Juan Sánchez de 16 y Antonio Lenzi de 15, falleciendo este último el 15 de setiembre de ese año. El 2 de marzo de 1863 comienzan los cursos del 2do. año con sólo tres de los alumnos iniciales, éstos fueron: Carlos Otero, Joaquín Suárez y Enrique Cabilla que finalizaron los estudios teóricos en el mes de noviembre de ese segundo año, para luego realizar las prácticas e instrucciones en la fragata de matrícula nacional PLACIDO BUXAREO y los buques españoles FIRME y FRANCISQUITA.

Lamentablemente este Instituto tan auspiciosamente iniciado, tuvo una vida efímera suspendiéndose sus cursos al entrar el país en guerra y agotar sus escasos recursos económicos. No

obstante, diez años después, es reabierto, egresando del mismo varias promociones de Oficiales hasta 1879 en que nuevamente es clausurado por motivos de economía.

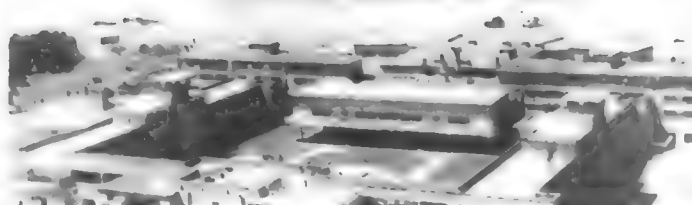
En el transcurso del año 1882 la Escuela Nacional Marítima abre sus puertas a nuestra juventud, pero tres años más tarde idénticos motivos hacen que deba clausurarse. En 1889 una nueva Escuela de Náutica es fundada, extendiéndose su actividad hasta 1894, en que los eternos problemas económicos del gobierno hacen que una vez más esta docencia sea suspendida.

No obstante la falta de visión de algunos, hay quienes sienten la inquietud y necesidad de su existencia y en 1889 un nuevo proyecto de ley había sido presentado en tal sentido, instalándose en 1902 otra Escuela de Formación de Oficiales a bordo de las "Cañoneras", pero por distintos motivos no prospera ya que su duración fue de un solo año.

Finalmente, una Ley de creación de la Escuela Naval se aprueba durante la administración del Presidente Don Claudio Williman y desde el 12 de diciembre de 1907 su funcionamiento ha sido continuo. En la misma se preparan Oficiales para los tres Cuerpos de la Armada, Pilotos y Maquinistas Mercantes y Oficiales para la Prefectura Nacional Naval.

Como datos estadísticos podemos mencionar que en sus 72 años de continuidad han egresado 1.207 Oficiales, discriminados de la siguiente forma: 587 del Cuerpo General; 259 del Cuerpo de Ingenieros de Máquinas y Electricidad; 46 del Cuerpo de Aprovisionamiento y Administración; 63 del Cuerpo de Prefectura Nacional Naval; 191 Pilotos Mercantes y 61 Ingenieros Mercantes, siendo el promedio de egreso de los últimos cinco años, de 46 Oficiales anualmente.

En 1979 comenzó a funcionar el Curso de Preparatorio Naval, finalizan-



do el mismo 55 alumnos. Este curso corresponde al 2do. año del 2do. ciclo de Orientación Científica, requisito indispensable para el ingreso a los Cursos de formación de Oficiales, teniendo éstos en la actualidad una duración de cuatro años, con un promedio de 40 asignaturas por Curso entre las que se reparten 132 Profesores y 31 Instructores.

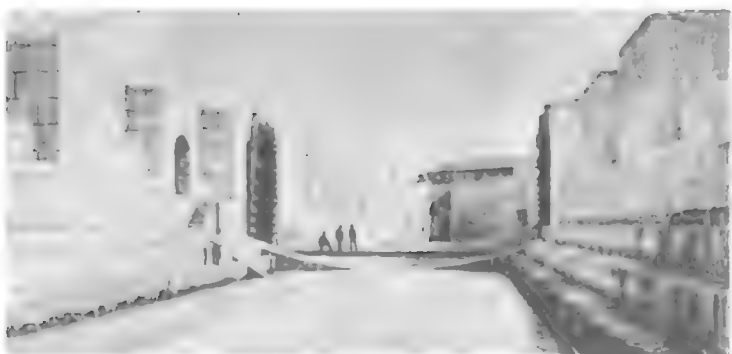
Esta Escuela Naval cuya vida hemos historiado, a pesar de ser el Instituto Decano de Enseñanza Naval en la actualidad no es el único, ya que ésta responde a una Dirección General de Enseñanza Naval asistida por una Junta Asesora. De la Dirección General dependen tres tipos de Centros de capacitación: los de Formación - Escuela Naval, Escuela de Guerra Naval, Escuela de Aviación Naval y Escuela de Especialidades; los de Instrucción - Centro de Instrucción de la Armada, Centro de Adiestramiento de la Fuerza de Mar, Fusileros Navales, Prefectura Nacional Naval, Grupo de Buceo y Reserva Naval y finalmente los de Pasajes de Grado que son los de Personal Superior que se imparten en la Escuela de Guerra Naval y los de Personal Subalterno que lo son en la Escuela de Especialidades.

ARSENAL DE LA ARMADA — SERVICIO DE CONSTRUCCIONES, REPARACIONES Y ARMAMENTO. — Este Servicio con sus sesenta y cuatro años de vida dentro de la Armada, ha recogido la experiencia volcada en él por obreros y técnicos de la más variada procedencia, los que han estado siempre bajo la Dirección y supervisión permanente de Oficiales de nuestra Armada. Se han realizado en el mismo innumerables reparaciones navales de variada envergadura, desde simples trabajos de rutina hasta cambios de chapas y estructuras de varios cientos de toneladas. El 15 de julio de 1874 y para brindar ese apoyo que nuestra marina necesitaba, se inician las obras del dique Cibils-Jackson, que por su envergadura podría proporcionar asistencia a buques mayores, que el dique Mauá ya construido no podía recibir dentro de sí. El 17 de octubre de 1879 entra el primer navío, la barca italiana "Seconda Vita". El 14 de junio de 1910 pasa a poder del Estado y el 17 de julio de 1916 se integra a la Armada Nacional con la denominación de Arsenal de Marina. Finalmente, por Resolución del Poder Ejecutivo del 29 de agosto de 1979 se desafectan de la órbita de la Comisión Interventora de la Compañía del Gas y Dique Seco de Montevideo Limitada, los bienes que integran el Dique Seco Mauá, afectándolos a los servicios del Ministerio de Defensa Nacional (Comando General de la Armada). Posteriormente, por una nueva Resolución del Poder Ejecutivo del 7 de setiembre de 1979 se crea una Comisión Coordinadora con la finalidad de instrumentar y efectivizar la entrega y recepción del Dique Mauá. La referida Comisión finaliza su cometido el 1ro. de noviembre de 1979, pasando en esa fecha el Dique Mauá y sus instalaciones a poder de la Marina integrándose al Arsenal de la Armada que lo incluye en su complejo industrial, el que queda constituido como sigue: 1) el dique seco de 147 mts. de eslora, 18,64 mts. de manga en la compuerta, 6,50 mts. de calado en el umbral y alrededor de 8.000 toneladas de desplazamiento admisible. 2) El dique seco "Mauá" de 83 mts. de eslora, 15,25 de manga, admitiendo buques de hasta 3,65 mts. de calado, siendo generalmente la profundidad del agua en su entrada de 4,25 a 4,50 mts. 3) El varadero para embarcaciones de hasta 150 toneladas, 11 mts. de manga y 3 de calado, estando complementado con su correspondiente playa de varada. 4) El astillero con sus talleres de labrado

y conformado de chapas, prefabricado y alistamiento, y su grada de construcción capaz de dar cabida a buques de hasta 400 toneladas de registro bruto. 5) Los talle-



Promoción N° 68 egresada en Diciembre de 1979.



Vista del dique seco en el año 1879.

1



res de reparación que constan de Calderería, Cobretería, Soldadura, Carpintería de Ribera, Ajuste, Tornería y Fundición de hierros y metales no ferrosos, Electricidad y Motores. 6) Sección Control de Calidad que cuenta con equipos de ultrasonido para medición de espesores y control de soldaduras. Radiografía Industrial,

Balancesos Estáticos y Dinámicos. Estudios de vibraciones y otros tipos de ensayos no destructivos. 7) Sala de trazados de buques a escala natural de 50 por 15 mts. En la actualidad el Astillero se encuentra abocado a la construcción de buques de desembarco y un remolcador para la Armada, así como una embarcación especializada de uso industrial para armadores civiles, estando preparado para comenzar a breve plazo la construcción de pesqueros de altura en apoyo al Plan de Desarrollo Pesquero. Detalladas las diferentes partes componentes del Arsenal de la Armada, podemos definirlo como un Servicio Industrial de la Armada Nacional que tiene por misión no sólo reparar las unidades flotantes de la Armada, sino a todos los buques y embarcaciones del Estado. Cumple con todas las tareas industriales de su ramo para las que fuere requerido, tanto en buques nacionales o extranjeros, así como en instalaciones terrestres privadas o estatales y realiza asesoramientos técnicos y peritaje naval. En él trabajan 350 funcionarios civiles, siendo su Dirección, Supervisión y Capatacía desempeñada por personal Superior y Subalterno de la Armada que en su conjunto conforman un grupo humano unido en un esfuerzo común al servicio de la Nación.

AVIACION NAVAL — En 1912 el entonces Alférez de Navío Atilio Frigerio que realizaba un curso de pilotaje en Italia, recibe su brevet y de regreso al país, contagia su entusiasmo y la idea de que la Armada tuviera su propia aviación, a sus camaradas.

El resultado de sus esfuerzos y su tenacidad, venciendo un sinnúmero de dificultades e incomprensiones, tuvieron su lógico y promisorio resultado materializado en la creación en el año 1925 del Servicio de Aeronáutica, siendo él su Director Fundador.

En los comienzos, los futuros pilotos navales recibían su entrenamiento junto a sus camaradas del Arma de Aviación del Ejército, en los aparatos de éste; pero en 1930 llegan los primeros aviones navales: tres hidros "Kant" de procedencia italiana. Dos años más tarde, la Isla Libertad enclavada en la Bahía de Montevideo, era transferida a la Armada con la finalidad de instalar en la misma una Base Aeronaval. El 10 de diciembre de 1939, luego de finalizados los trabajos y obras correspondientes, la misma era inaugurada.

En 1942 seis hidroaviones "Sikorsky" OS2U "Kingfisher" eran incorporados. Contaban con los más modernos equipos y adelantos técnicos de la época. Al siguiente año llegan tres "Fairchild" PT-23 y un "Grumann" "Widgeon" J4F, este último anfibia bimotor, los que se suman a la pequeña fuerza aeronaval.

En el año 1943, en plena II Guerra Mundial, se establece una pista provisoria en la Laguna del Sauce, sobre la costa del Atlántico en las proximidades de Punta del Este, como base para los hidros que cumplían patrullajes diarios sobre nuestras aguas territoriales, cubriéndolas desde Montevideo hasta su límite con el Brasil. En 1947 la Base Aeronaval CAPITAN CURBELO se instala en ese lugar contando con cuatro pistas además de las instalaciones correspondientes para hidroaviones. Consecuentemente, en 1950 la Aviación Naval deja la Base de la Isla Libertad en forma definitiva.

1 — Vista del dique en la actualidad.

2 — Hidroavión "KANT" en la rampa de la Base Aeronaval de la Isla Libertad. Año 1934.

3 — Vista parcial de la Base Aeronaval "CAPITAN CURBELO".



A fines de 1949 diez TBM "Avenger" aterrizaron en la Base CAPITAN CURBELO, traídos en vuelo desde Dallas, Texas, por tripulaciones de nuestra aviación Naval. Al año siguiente un viaje similar fue hecho con seis TBM más y tres SNJ "North American".

Otro PT-26 fue transferido por el Ejército a la Armada en 1951, y en el año 1952 un grupo de doce F6F "Hellcat", "Grumann", son también traídos en vuelo por la Aviación Naval desde Fort Worth, Texas.

En 1956 el primer PBM A-810 "Martin" "Mariner", es igualmente traído en vuelo desde los Estados Unidos de Norte América; otro grupo de tres SNJ eran incorporados y los primeros helicópteros de la Aviación Naval eran puestos en servicio: dos "Bell" 47G, siendo incorporados dos más con las mismas características en el año 1971. Asimismo en 1957, otros dos PBM "Martin" "Mariner" habían entrado en servicio.

En 1961 se incorporan tres TC-45J "Beechcraft", "Navigator" y en 1965 tres S2A "Tracker", avión multimotor antisubmarino, apto para operar desde portaaviones. Es así que durante las Maniobras UNITAS de Setiembre-Octubre de 1971, este avión opera en el portaaviones de la Armada Argentina A.R.A. "25 DE MAYO" con total éxito.

Finalmente en 1971 llegan tres helicópteros H-34 "Sikorsky" y en 1979 tres SNB-5 "Beechcraft", bimotor de entrenamiento y nueve T-28F de instrucción avanzada. En la actualidad, la Armada en su Aviación Naval tiene en servicio los siguientes tipos de aeronaves: "Beechcraft", "North American", "Piper", "Tracker", T-28F y helicópteros "Bell" y "Sikorsky", con los que cumple sus misiones específicas.

En sus comienzos, los pilotos navales ya vimos que recibían su entrenamiento en la Escuela de Aviación del Ejército y luego se especializaban en el extranjero, preferentemente en los Estados Unidos de Norte América; pero desde 1950 la Armada posee sus propias Escuelas de formación y especialización de pilotos en la Base Aeronaval CAPITAN CURBELO.

CERRANDO ESTA RESEÑA HISTORICA DE LA ARMADA NACIONAL, en la que hemos pretendido destacar los aspectos más salientes que la caracterizaron en estos 150 últimos años, no debemos olvidar el dar la forma en que se ejerció el comando de la misma y su evolución hasta el presente.

Ya vimos al principio, que en plena Revolución Emancipadora, Pedro Campbell detentó la titularidad de la Comandancia General de la Marina de las fuerzas navales de la nación que se estaba gestando. Esto tuvo lugar el 21 de agosto de 1818. También durante la Guerra Grande, John H. Coe hasta 1847 y luego José Garibaldi, fueron los Comandantes de Escuadra. Fuera de esas circunstancias, los buques de la escuadra, para usar una denominación de la época, dependían normalmente en forma directa de la Comandancia de Marina y Capitanía General de Puertos, siendo ésta a su vez dependencia del Ministerio de Guerra y Marina.

Así llegamos al año 1894, precisamente el día 28 de febrero en que por Decreto del Poder Ejecutivo se crea el cargo de Jefe de la Escuadra Nacional con dependencia directa del Ministerio de Guerra y Marina. El cargo recayó en el entonces Teniente Coronel de Marina Don Jorge Bayley. Suscribieron este Decreto, Herrera y Obes y Carlos Maeso como Presidente y Ministro respectivamente.

Poco habría de durar la Jefatura de Escuadra, ya que el 10 de marzo de 1898, el Presidente Provisional Cuestas en acuerdo con el Ministro del ramo Gregorio Castro, por medio del Decreto respectivo suprimen hasta nueva resolución dicho cargo, acotando que desde ese momento los buques de la escuadra dependerían nuevamente de la Comandancia de Marina y Capitanía General de Puertos.

Recién en el año 1915 se crea la Dirección de la Armada, la que con



Bimotor Antisubmarino S2A "TRACKER".

carácter estable y permanente en 1934 se transforma en Inspección General de Marina para en el año 1969 llegar a la actual estructura y denominación de Comando General de la Armada.

Los titulares en este período de continuidad han sido los siguientes:

DIRECTORES DE LA ARMADA

Capitán de Navío	JUAN ESCABINI	desde el 15/XI/1915 al 26/VI/1919
Capitán de Navío	FRANCISCO RUETE	desde el 27/VI/1919 al 26/VI/1920
Capitán de Navío	ARNOLDO CONFORTE	desde el 27/VI/1920 al 8/XI/1920
Capitán de Navío	TOMAS RODRIGUEZ LUIS.	desde el 9/XI/1920 al 26/IV/1924
Capitán de Navío	JOSE AGUIAR	desde el 27/IV/1924 al 28/X/1926
Capitán de Navío	ARNOLDO CONFORTE	desde el 29/X/1926 al 18/V/1927
Capitán de Navío	FEDERICO GARCIA MARTINEZ	desde el 19/V/1927 al 7/V/1931
Contra Almirante	ARTURO JUAMBELTZ	desde el 8/V/1931 al 9/IV/1934

INSPECTORES GENERALES DE MARINA

Vice Almirante	ARTURO JUAMBELTZ	desde el 10/IV/1934 al 19/VI/1938
Vice Almirante	GUSTAVO SCHRODER	desde el 20/VI/1938 al 14/XI/1946
Contra Almirante	JUAN BATTIONE	desde el 15/XI/1946 al 12/IV/1948
Contra Almirante	ALFREDO AGUIAR	desde el 13/IV/1948 al 20/III/1953
Contra Almirante	JOSE CORREA	desde el 21/III/1953 al 13/X/1954
Contra Almirante	EDUARDO BERALDO	desde el 14/X/1954 al 28/II/1959
Contra Almirante	VICTOR DODINO	desde el 1/III/1959 al 17/X/1963
Contra Almirante	PEDRO TORRES NEGREIRA	desde el 18/X/1963 al 31/III/1967
Contra Almirante	FRANCISCO DE CASTRO	desde el 1/IV/1967 al 7/III/1969

COMANDANTES EN JEFE DE LA ARMADA

Contra Almirante	GUILLERMO FERNANDEZ	desde el 8/III/1969 al 23/III/1972
Contra Almirante	JUAN J. ZORRILLA	desde el 24/III/1972 al 11/II/1973
Capitán de Navío	CONRADO OLAZABAL	desde el 12/II/1973 al 28/IV/1973
Vice Almirante	VICTOR GONZALEZ IBARGOYEN	desde el 29/IV/1973 al 28/IV/1977
Vice Almirante	HUGO L. MARQUEZ	desde el 29/IV/1977 a la fecha.

AUTORIDADES NAVALES EN EL SESQUICENTENARIO DE LA JURA DE LA CONSTITUCION



**Comandante en Jefe de la Armada,
Vice Almirante Hugo L. Márquez.**



**Director de Intereses Marítimos y Fluviales,
Contra Almirante Francisco Sangurto.**



**Delegado de la República ante la
Junta Interamericana de Defensa,
Contra Almirante Hugo De Barros**



**Prefecto Nacional Naval,
Contra Almirante Enrique Harriet.**



**Jefe del Estado Mayor General
de la Armada,
Contra Almirante Rodolfo D. Invidio.**

LA AERONAUTICA MILITAR

1913 - 1980

DESARROLLO CRONOLOGICO DE SUS HECHOS PRINCIPALES ¹

La evolución de las instituciones armadas ha estado caracterizada normalmente, por un medido y aquietado ritmo, lo que ha inducido a los críticos, observadores y analistas a calificarlas de conservadoras, es decir, renuentes al cambio y a la evolución, lo cual resulta incompatible con la realidad apenas se analicen en profundidad los cambios que van adecuando aquellos institutos a las necesidades cambiantes de cada época, a los adelantos tecnológicos que se vuelcan sobre los equipos y frente a los requerimientos que cada estado plantea a su Fuerza Armada, concomitantemente con las influencias profundas que surgen de las realidades sociales de cada país. Tampoco se compadece aquella calificación, —de índole más bien interesada— de los múltiples ejemplos históricos, muchos de los cuales en los últimos años, de cambios evolutivos profundos, sustanciales, en las estructuras, en los equipos, en los sistemas de coordinación, en las actividades internacionales de relación. Simplemente que en cada paso de la evolución formal, orgánica o material de una organización militar, se manifiesta un invariable sentido o instinto de conservación, como la mayoría de los seres vivos, hacia la preservación de la cohesión y de los valores éticos, jurídicos y morales que constituyen la firmeza básica de su estructura.

Evitando fáciles adjetivos, debe establecerse objetivamente que quienes propugnaron y llevaron adelante la creación de la primera Escuela de Aviación —en la órbita del Ejército y exclusivamente para militares— siendo por lo tanto la primera expresión de la aeronáutica como parte del instituto castrense, estuvieron animados no ya de un sentido visionario, sino de un indiscutible entusiasmo por la evolución, hacia las manifestaciones más modernas de la técnica y de la inteligencia humana y naturalmente, por una clara aptitud intelectual para intuir que aquellos raros y elementales ingenios voladores se erigirían con el tiempo, en una fuerza decisiva que los ejércitos tendrían a su disposición. Esta Escuela, creada en 1913, configuró el tercer proyecto de una serie de seis, de los cuales algunos no fueron más allá de un ambicioso plan sin concreción de especie alguna.

I. PRIMEROS PROYECTOS

Entre 1912 y 1926, año en que se crea por Ley la Escuela Militar de Aviación, se han determinado seis proyectos de creación de un instituto militar para la enseñanza y práctica del vuelo.

1. C/C Francisco Rüette

En 1912, según una publicación de la época, el Capitán de Corbeta Francisco Rüette formaliza las gestiones para que se le autorice la ense-

¹ Los juicios y opiniones vertidos en el presente trabajo, representan un punto de vista del autor, que no compromete en modo alguno el pensamiento oficial de la Fuerza Aérea.

ñanza teórica y práctica de los vuelos en aeróstato, en los cuales se había brevetado en Berlín en setiembre de 1911. Su idea de organizar una Escuela y Parque de Aeronáutica, a pesar de contar con múltiples adherentes en el seno del ambiente militar, no logra concretarse materialmente.

2. Bartolomé Cattáneo

También en 1912, se inician a partir del mes de enero al más alto nivel, sucesivas entrevistas del aviador italiano Bartolomé Cattáneo con el Presidente de la República Dn. José Batlle y Ordóñez y con el Ministro de Guerra y Marina General Dn. Juan Bernassa y Jerez; en tales encuentros Cattáneo promueve la instalación de un instituto para la formación de pilotos militares, es decir una Escuela de Aviación Militar, concretando en agosto de ese año, la presentación de una propuesta formal para la instalación de una Escuela de Aviación Civil y Militar. Este proyecto, cuyo documento existe aún, no tuvo mayor andamio, por lo cual su autor abandonó nuestro país a fines de 1912.

3. Marcel Paillette

1913. El 17 de marzo, se inició en el campo de Los Cerrillos, el funcionamiento de la Escuela de Aviación Militar, según un proyecto propuesto por el Sr. Marcel Paillette en diciembre de 1912. En primera instancia se nombra Encargado del Campo de Aviación Militar al Capitán de Fragata Don José Carrasco y Galeano; días después se dispondría que el Coronel Dn. Nicasio Torres sustituya al C/F Carrasco y Galeano. Se designaron diez Oficiales alumnos: Capitán José San Martín, Tenientes Primeros Ramón Arambillette, Gregorio Alvarez Lezama, Pedro Mazzoni, Juan Manuel Boiso Lanza, Tenientes segundos Braulio Duarte y Juan B. Vertiz y Alféreces Enrique Prado, Cesáreo L. Berisso y Santiago Guido. Había dos aviones disponibles, propiedad de Paillette, un biplano Farman y un Blériot; las instalaciones comprendían también un Hangar de 256 metros cuadrados; se asignó también personal. El Contrato con el Sr. Paillette tenía un término de tres meses, durante el cual se desarrolló normalmente la instrucción. Llegado el fin del plazo estipulado en el contrato, el instructor gestionó un nuevo contrato por el lapso de un mes, surgiendo una discrepancia con el Ministerio de Guerra y Marina que no pudo superarse, cerrándose entonces la Escuela; regresan los Oficiales alumnos a sus unidades de origen y queda a cargo del campo el Tte. 1º R. Arambillette. Aquel embrión, entusiasta y renovador en el ámbito castrense, languideció repentinamente y se esfumó con él un esfuerzo que había despertado la adhesión y caras ilusiones en muchos Oficiales.

Durante los tres meses que duró la Escuela, solamente uno de los alumnos había volado solo, siendo éste el Alférez Cesáreo Berisso. Y este vuelo "solo" no fue, como podría pensarse, una etapa de la instrucción; fue simplemente una escapada, es decir un vuelo nacido en el irrefrenable impulso juvenil, efectuado, sin el conocimiento previo de su instructor ni de los superiores jerárquicos del novel instituto; sin lugar a dudas, este corto vuelo que empezó en el campo de Cerrillos y terminó en la playa de Malvín, en condiciones de escasa visibilidad, realizado en el Farman de la Escuela sin ningún contratiempo, fue un anuncio elocuente de la trayectoria excepcional que el destino le reservaba al joven Oficial.

Merece un párrafo aparte el primer instructor de aquella Escuela, el avezado piloto francés Marcel Paillette; su desempeño en Buenos Aires lo había definido como un piloto vocacional, capacitado instructor, con una predisposición natural para la enseñanza del vuelo; por sus manos pasaron alumnos que serían renombrados y excelentes pilotos, reconocidos en todo el ámbito americano, como lo fueron el Ing. Jorge Newbery, Pablo Teodoro Fels, Pedro L. Zanni, Melchor Escola, el propio Alf. Berisso, Boiso Lanza y los Tenientes Origone y Goubart. Antes de venir al Uruguay ya había empezado sus cursos de pilotaje en El

Palomar. Luego de su corta estadía en Montevideo al frente de la recién creada Escuela de Aviación, retornó a la Argentina para proseguir instalando aeródromos e instruyendo pilotos. Al estallar la primera conflagración mundial, sintió la convocatoria de su madre patria y se enroló en la aviación militar de Francia donde recogió los laureles de una heroica actuación en variados frentes. El fin de la guerra y su retorno a Buenos Aires, lo pusieron frente a los despojos de lo que fuera su Escuela de Aviación.

4. T/N Atilio H. Frigerio

Cerrada esta fugaz primera etapa de las actividades aeronáuticas militares, en octubre del mismo año un joven oficial de nuestra marina de guerra, que había obtenido su brevet de piloto aviador militar en Italia catorce meses antes, eleva un plan para la creación de la Escuela Militar de Aviación y su reglamentación correspondiente. Este proyecto elaborado por el Tte. de Navío don Atilio Frigerio, respondía a un requerimiento hecho por el señor Presidente de la República Don José Batlle y Ordóñez y pese a haber recibido la aprobación del Poder Ejecutivo, su tránsito por las Cámaras de Diputados y Senadores quedó trunco por haber estallado la Primera Guerra Mundial; así quedó detenido, encarpetado, un hábil proyecto; lapidado destino para una idea coherente, visionaria, obviamente digna de la más amplia consideración.

También el año 1913 fue testigo de una singular iniciativa; prohibido por el Centro Militar y Naval, surgió en su seno el Comité Pro-Aviación Militar, cuyo Comité Ejecutivo estuvo integrado por distinguidos Jefes y Oficiales del Ejército y la Marina: Presidente, General de Brigada Dn. Guillermo West; 1er. Vice, Coronel Dn. Cándido Robido; 2º Vice, Coronel Dn. Coralio J. Enciso; Secretarios Capitán Dn. José

San Martín y Teniente Dn. Juan M. Boiso Lanza; Tesorero, Teniente Coronel Dn. Julio Núñez Brian; Vocales, Capitán de Corbeta Dn. José Aguiar, Capitán Dn. Félix Etchepare y Alferez de Navío Dn. Carlos Baldomir. Publicado en la Revista del Centro Militar y Naval, se extrae un nutrido programa de actividades que trasunta la diligencia, imaginación y entusiasmo del Comité:

"1. Nombró en las Zonas Militares, Estado Mayor General, Oficinas Militares, Estado Mayor Policial y demás reparticiones militares, subcomisiones delegadas.

"2. Facultó a los Jefes de Cuerpo, para designar subcomisiones de tropa.

"3. Solicitó del Jockey Club un beneficio de Carreras, estableciendo un número para Oficiales.

"4. Solicitó una cancha de fútbol para realizar un partido con entrada a precios populares.

"5. Efectuará una fiesta marítima.

"6. Confeccionará una cantidad de escarapelas con los colores de la bandera de Artigas y con la inscripción "Pro-Aviación Militar" que se ofrecerán a los ciudadanos en las fiestas y en otras ocasiones que se juzgue conveniente, a cambio de donativos voluntarios.

"7. Dirigió una exhortación patriótica a los camaradas del Ejército y la Marina.

Sede del Centro Militar y Naval en la calle 18 de Julio, en donde dictaba clases teóricas y de gimnasia el Cap. Boiso Lanza a los primeros alumnos de la Escuela Militar de Aviación de 1917.



"8. Solicitó un campo para organizar juegos atléticos y de equitación".

Debe consignarse con justicia, que la labor del Comité, si bien fue breve, significó un valioso aporte principalmente en dos sentidos; por una parte dio estado público a una inquietud fervorosa de un sector de oficiales de todas las jerarquías, que aspiraban a integrar al ejército una actividad revolucionaria para la época, pero de una inocultable proyección; por otra parte se integró a la corriente creadora que había motivado a los altos mandos de las Fuerzas Armadas y colaboró pecuniariamente recaudando fondos para el mejoramiento de la Escuela y para la compra de aviones. Invertió además en el ámbito castrense, la representación del entusiasmo generalizado que las prácticas aviatorias habían despertado en el país.

Finalmente, enriqueció en acontecimientos aeronáuticos la historiografía de 1913, convirtiéndola en una fecunda y creadora etapa de nuestra aviación.

Corría 1914 y la Escuela de Aviación no existía ya como institución ni siquiera como actividad embrionaria; no obstante la inquietud que se ha mencionado estaba latente y se había fortalecido en los niveles de decisión del instituto armado. Es así que en mayo se designa al Alferez de Navío Dn. Atilio Frigerio, oficial de reconocida actuación, para que se traslade a Europa en Misión Oficial, con el cometido de estudiar la adquisición de material de vuelo con que se dotaría la futura Escuela de Aviación Militar.

5. Sr. Washington Paullier

Un destacado hombre público y catedrático, el Sr. Washington Paullier, presentó en 1915 un amplio proyecto de Servicio Militar Obligatorio, el cual comprendía un "Parque de Aeroestación" con un mínimo de 50 aeroplanos y todos los elementos necesarios para su mantenimiento y reparación. Este proyecto, de notoria proyección social y política, no pasó de la Comisión de Legislación; pero reveló la existencia potencial de una incipiente conciencia aeronáutica al incluir en el mismo un parágrafo dedicado a la aviación.

Paulatinamente, diversos hechos van aclarando el interregno que va, desde la clausura de las actividades de la Escuela en 1913, hasta junio de 1915; primeramente se envió al A/N Frigerio a estudiar el material y las instituciones aeronáuticas europeas y en junio de ese año, en un acto altamente positivo que caracterizó la disposición de las máximas jerarquías enfrentadas a las exigencias imposterables del progreso, se designaron cuatro Oficiales para realizar cursos de pilotaje en el extranjero. Al Tte. 2° Cesáreo L. Berisso y al Alf. Esteban Cristi se les postuló para realizar estudios de aviación en la República Argentina y a los Tenientes Primeros Juan M. Boiso Lanza y Adhemar Sáenz Lacueva se les envió para cursar estudios de la misma naturaleza en la Escuela de Aviación de la República de Chile.

Se quebraba entonces de esta manera, un lapso de silencio y aparente inactividad en el ambiente militar, aunque en realidad aquella iniciativa que se materializó fugazmente en 1913, prosiguió fermentando en las claras conciencias de numerosos oficiales.

El Teniente Berisso y el Alferez Cristi, reciben sus brevets argentinos de Pilotos Aviadores, Nos. 84 y 85 respectivamente, el 16 de octubre de 1915; los brevets de Aviadores militares en agosto y octubre, respectivamente, del año siguiente. Prontamente, también los becados en Chile reciben su graduación como pilotos; en noviembre de 1915 las alas de piloto, recibiendo el Tte. Boiso Lanza a fines de diciembre el brevet de Aviator Militar, en tanto que el Tte. Sáenz Lacueva culminará su habilitación militar el 6 de febrero de 1916. Meses después, vueltos al país, formarán el primer plantel de instructores de la Escuela de Aviación.

1916 fue un año de acontecimientos de real significación en nuestra historia de la aeronáutica. El mes de julio verá al Tte. 2° Cesáreo Berisso

triunfante en el "raid" Buenos Aires - Mendoza, al cabo de cinco etapas que cubrieron los mil kilómetros que separan Buenos Aires de aquella ciudad. Cincuenta y siete horas, de las cuales 14 y fracción de vuelo efectivo, lo situaron en la más alta consideración internacional; su triunfo reclamó justos méritos para los pilotos uruguayos y para la Escuela de Aviación Militar de la República Argentina y sus instructores, méritos que se expresaron a través de la capacidad y arrojo del joven aviador. La jerarquía de la competencia se evidenció por la presencia en la misma de pilotos argentinos y chilenos, entre ellos el propio instructor de Berisso, el Teniente Zanni. En el ámbito oficial despertó una amplia repercusión, que se puso de manifiesto en conceptuosas notas y telegramas emitidos por los Ministros de Guerra de ambos países, diplomáticos y autoridades involucradas. La referida competencia se inició en Buenos Aires el 18 de julio, en adhesión a los festejos patrios del hermano país, finalizando en los días subsiguientes.

Para ese mismo día 18 de julio, estaba previsto un vuelo del Teniente 1° Boiso Lanza, desde la capital argentina hasta Montevideo, con llegada al Hipódromo de Maroñas. Efectivamente, se cumple dicha travesía con el ligero inconveniente final de no alcanzar Maroñas por un desperfecto, aterrizando en el predio del Cuartel del Regimiento de Blandengues, situado a escasos dos kilómetros del Hipódromo. El Castaibert, con su motor Gnome de 100 HP, se había comportado noblemente hasta ese momento, en que una tubería a punto de desprenderse presagiaba una falla inminente. La travesía había insumido casi una hora y media; tiempo bueno y frío había acompañado todo el vuelo. A las dos y media de la tarde, Boiso Lanza llegaba al Hipódromo, en automóvil, siendo saludado efusivamente por el numeroso público presente en Ituzaingó. Su relato del vuelo recogido posteriormente, señalaba que debía ser el Castaibert "el avión más veloz de Sud América". Justicieros agasajos, reconocieron públicamente la calidad de la hazaña.

Mas, confirmando la dimensión que tendría ese 18 de julio para nuestras alas, un hecho aeronáutico insólito se sumaría con creces al publicitado cruce efectuado por Boiso Lanza. El Alf. Esteban Cristi, que había visto frustrados sus anhelos de participar en la competencia Buenos Aires - Mendoza, o acompañar a Boiso Lanza en la travesía hasta Montevideo, con un irrefrenable espíritu de vuelo que no lo deja quedarse en tierra, carga un viejo Blériot equipado con motor Gnome de 50 HP nominales —efectivos poco más de 30— y alrededor de las siete de la mañana, decola y enfila hacia Colonia; en manos de un sargento deja una carta para el Director de la Escuela, en la que explica los motivos que le alientan a cometer una falta disciplinaria de considerable gravedad. El combustible le permite llegar hasta las proximidades de Arazatí, donde gracias a la generosidad de unos vecinos, obtiene veinte litros de nafta; con esta recarga da otro salto hasta La Paz, donde debe recargar nuevamente, ya con Montevideo y el Hipódromo a la vista; el último salto hasta el aeródromo de Adami en Piedras Blancas, contiguo al Regimiento de Caballería N° 9, le lleva unos diez minutos, aterrizando en dicho campo a las 12 y 30 con toda felicidad. Sigue luego la presentación ante las autoridades militares, el arresto riguroso por orden del Presidente de la República y la comparecencia ante éste y el Ministro de Guerra; el reproche lógico por la indisciplina manifiesta, precede a la congratulación espontánea y honrosa que le expresa el Dr. Feliciano Viera, que trasunta una satisfacción y halago contenidos. De la misma manera es recibido en la Escuela, en Buenos Aires; luego de una formal reprimenda, aparecen el reconocimiento a la intrepidez, a la gallardía y al espíritu de vuelo, que refleja honor y distinción para la Escuela. Rescató para sí los laureles de haber sido el primer piloto uruguayo que cruzó el Río de la Plata, el 18 de julio de 1916.

Y como un complemento nada despreciable a una jornada de por sí pródiga en acontecimientos de alto contenido, el Alférez Teniente Adhemar Sáenz Lacueva efectúa sobre el Hipódromo de Maroñas, mientras se espera a Boiso Lanza, una serie de vuelos que enfervo-

rizan a la multitud, exhibiendo gran capacidad y destreza.

Días después, aún dentro del mes de julio, el Poder Ejecutivo envía a la Asamblea un proyecto de Ley en el cual se crea la Escuela Militar de Aviación.

6. Proyecto Oficial. Creación Definitiva.

Sexto y definitivo Proyecto. Fechado el 24 de julio de 1916, el Poder Ejecutivo, por vía del Ministerio de Guerra y Marina, envió a la Asamblea General un Proyecto de Ley por el cual se creaba un instituto docente militar, para la formación de pilotos y pilotos militares. Merece consignarse el Informe de la Comisión de Hacienda, que se expidió con celeridad al día siguiente:

"INFORME. Honorable Senado. Hemos examinado el proyecto de Ley por el cual se crea la Escuela Militar de Aviación, y por las consideraciones aducidas en el mensaje con que lo acompaña el Poder Ejecutivo, creemos que Vuestra Honorabilidad debe prestarle su aprobación.

"La importancia adquirida últimamente por la aviación, como elemento auxiliar indispensable de todo ejército bien organizado, demuestra la conveniencia de que nuestras instituciones militares se complementen con la nueva Escuela que proyecta el Poder Ejecutivo, cuya instalación se efectuaría en un momento excepcionalmente favorable, en vista de los triunfos y proezas realizadas por distinguidos Oficiales del Ejército, discípulos aventajados de las escuelas similares de Chile y la Argentina, cuyo honroso ejemplo constituirá un poderoso estímulo para muchos de sus jóvenes camaradas". El informe estaba firmado por Antonio Ma. Rodríguez, Blas Vidal y Jacobo Varela Acevedo. El 20 de noviembre de 1916, habiendo pasado por la aprobación —sin discusión— en ambas Cámaras, resultó aprobado y fue promulgado como Ley con el N° 5528. Su texto, escueto y sobrio, indicaba algunas pautas estrictas y fijaba el objeto de su creación.

"Artículo 1°. Créase la Escuela Militar de Aviación, la cual dependerá del Ministerio de Guerra y Marina.

"Artículo 2°. El objeto de la Escuela es formar y entrenar el número de pilotos aviadores necesarios para el servicio de la fuerza armada.

"Artículo 3°. Los cursos durarán como máximo seis meses. El resto del año se destinará al entrenamiento de los pilotos recibidos y al complemento de su cultura militar en las ramas que la aviación aplique.

"Artículo 4°. El plan de estudios y programa para los cursos serán sometidos por el Director de la Escuela Militar de Aviación a la aprobación del Poder Ejecutivo.

"Artículo 5°. Fijase en veinte el número de alumnos militares.

"Artículo 6°. Los títulos que la Escuela otorgue serán de dos categorías: primera, de pilotos aviadores; segunda, de pilotos militares.

"Artículo 7°. En los reglamentos respectivos se determinarán las pruebas exigidas para obtener los títulos que se refiere el artículo anterior.

"Artículo 8°. El Presupuesto de la Escuela Militar de Aviación será el siguiente:

RESUMEN:

— Sueldo de los Oficiales en cuartel y de los de clases y tropa	\$ 9.300
— Compensaciones	" 11.664
— Para gastos de funcionamiento e imprevistos por deterioros de aparatos, etcétera	" 6.000
— Rancho para personal de tropa	" 3.744
	\$ 30.708

"Artículo 9°. Los oficiales alumnos procederán del cuadro activo del Ejército y la Armada.

Dichos oficiales percibirán el sueldo en actividad que les corresponda por Ley de Presupuesto y un veinticinco por ciento sobre



SPAD 42.

el mismo, de compensación.

"Artículo 10°. Por concepto de asignación de mesa se liquidará anualmente al Director con clase ciento ochenta pesos, y a cada uno de los oficiales instructores ciento veinte pesos.

"Artículo 11°. El Poder Ejecutivo podrá invertir, por una sola vez, la suma de cincuenta mil pesos en la

adquisición de aparatos y en gastos de instalación.

"Artículo 12°. Comuníquese, etc. - Feliciano Viera - Joaquín C. Sánchez".

A simple título esclarecedor se transcriben algunos párrafos de la fundamentación del voto que hiciera en la Cámara de Representantes, un Diputado de la minoría, el Dr. Luis Alberto de Herrera, quien expresó elogiosos conceptos de la iniciativa y su significación para el futuro de la institución armada.

"Todas las razones de actualidad, Señor Presidente, invitan a introducir reformas —y reformas serias— en el Presupuesto, tan voluminoso que gravita sobre la Nación; pero este proyecto responde a una necesidad militar tan sentida y ofrece aspectos tan interesantes para nuestro futuro, para la defensa nacional, que yo no vacilo en hacer excepción al criterio restrictivo que aliento, y más aún, en fundar en forma expresa mi voto adhiriendo a esta oportuna iniciativa.

"... Que el Uruguay tenga su Ejército bien organizado, aspiración ésta que se empieza a contemplar. Hay una distinguida Oficialidad y una excelente voluntad en el Señor Ministro de la Guerra.

"... Tal vez es muy probable que nosotros, aunque vivamos todavía largo, no hemos de ver el fruto esplendente de esta alta empresa que vamos librando; pero, por lo menos debe asistarnos la convicción patriótica de que estos nobles esfuerzos militares de hoy aseguran el porvenir y la dicha de las nuevas generaciones.

"Por otra parte, ya contamos con una base distinguidísima de aviadores nacionales. No se por qué, pero no obtuvo toda la sanción que mereció la hazaña realizada en un día glorioso, por ello doblemente glorioso para nosotros, el 18 de Julio, en que festejando, como no pudo haberse hecho mejor, la gran efeméride de nuestra organización institucional y por coincidencia de arrojo y de bellísima temeridad, un oficial uruguayo incurrió en un envidiable acto de insubordinación, desobedeció a sus jefes, y por tener el gusto de aspirar los aires dulces de la tierra, cruzó el estuario escapado del Palomar de la otra orilla, como un escolar fugitivo, para sorprender a sus compatriotas en el estadio de Maroñas.

"En esta misma fecha otro oficial brillante, el Teniente Boiso Lanza, realizaba una hazaña semejante y otro oficial el Teniente Sáenz Lacueva conquista plácemes de la concurrencia sportiva por sus peligrosas acrobacias. Y me falta citar el más grande de nuestros triunfadores aviadores, es decir, al bravo Teniente Berisso que hizo el raid de Buenos Aires a Mendoza.

"... El país no ha tenido un testimonio de aplauso intenso y positivo para él y ni a él ni a sus demás compañeros de devoción patriótica, que dominaron los aires, elevando a las nubes la bandera del país, les hemos otorgado un grado militar merecidísimo que significara un estímulo.

"... Me limito pues, a adherir al proyecto en discusión y a acompañar al autor del informe, señor Martínez Thedy, en las opiniones que sustenta en su juicioso dictamen".

Fechada el 27 de noviembre de 1916, una disposición del Ministerio de Guerra y Marina, nombra al Teniente 1° Juan Manuel Boiso Lanza como Director de la Escuela Militar de Aviación y al Tte. 1° Adhemar Sáenz Lacueva, Tte. 2° Cesáreo L. Berisso y Alf. Esteban Cristi, como

Oficiales Instructores. De esta forma, el destino había depositado en sus manos hábiles y firmes, animadas por un atrevido y generoso corazón, un promisorio embrión, cuyo desarrollo proporcionaría a nuestro país y a nuestro ejército en particular, un amplio cauce para que se expresara una nueva dimensión de la inteligencia y el coraje de los hombres.

En diciembre se aprueba el "Programa de ingreso" y se autoriza el llamado, por intermedio del Estado Mayor del Ejército y Dirección de la Armada, a los Oficiales a aspirantes a alumnos de la Escuela Militar de Aviación, acordándose un plazo de dos meses para que se preparen adecuadamente para rendir el examen teórico de conformidad con el programa respectivo, fijándose el 15 de enero siguiente para la realización del examen médico, el cual se llevará a cabo por una comisión que se nombrará oportunamente a tales efectos.

En los primeros días de enero de 1917 se desiste del campo elegido inicialmente, contiguo a la Comisaría 17a., para la implantación de la Escuela, en beneficio de uno más adecuado, situado también en las cercanías, sobre el Camino Mendoza, cuyo trámite de expropiación culminaría en setiembre de aquel año; este aeródromo es el actual Aeródromo Militar "Cap. Boiso Lanza", por el cual han desfilado muchas unidades de la Fuerza Aérea, nacidas en él y ubicadas posteriormente en mejores y más aptas sedes.

En ese mismo mes de enero se suman al novel instituto los técnicos fundadores de los talleres de la Escuela; don Pablo Castaibert, consumado constructor y piloto, don José Gómez, mecánico, don Miguel Juan Nadal, eximio carpintero helicista, (uno de cuyos bancos de balanceo de hélices se conserva en el Museo Aeronáutico) y don Laureano Varela y don Gerardo Dotti, constituyeron con su habilidad, su experiencia, dado que en su mayoría provenían de las escuelas de Buenos Aires y su indiscutible capacidad de artesanos, a crear la sustentación técnica para los aviones, necesidad desde siempre imprescindible.

Culminados en febrero los exámenes teóricos y médicos de los Oficiales aspirantes, por la Orden General N° 1992 de 4 de junio de 1917, se dispone la presentación en la E. M. de Aviación de los oficiales aceptados cuya nómina es la siguiente:

Teniente 1° Salvador Gandolfo
" 1° Tydeo Larre Borges

Alférez José Luis Ibarra
" Alfonso Montero Pérez
" Efraín González Conzi
" Alfredo Rinaldi
" Nicolás Larroca
" Alberto Demicheli
" Coralio Lacosta

A partir del mes de febrero de ese año, habían empezado a recibirse los primeros aviones para la Escuela, contándose a mediados de julio con cinco Castaibert y un Farman, éste construido especialmente para nuestra Escuela, en los talleres de la Escuela de Aviación Militar de la Rep. Argentina. Fue traído en vuelo por el Teniente Berisso, bautizándosele con el nombre que tenía el antiguo Farman de la Escuela de Cerrillos: "El Aguila".

En ocasión de los festejos del 25 de Agosto, todo este material de vuelo se exhibe en Punta Carretas, concitando la atención de los montevideanos. En esta oportunidad no se efectuaron demostraciones de vuelo, sino una simple exposición a la vista del público. Para esta fecha, están instalados ya los talleres, principalmente el de carpintería y el de mecánica, a un costo de \$ 5.000. Poco a poco van agregándose a la Escuela las dependencias y servicios que su desarrollo exige; en octubre, por decisión superior se designa el primer médico para atender los servicios respectivos en la Escuela Militar de Aviación; el nombramiento recayó en el Dr. Bartolomé Vignale, estableciéndose en la resolución que "el señor Jefe del Cuerpo de Sanidad Militar asesorado en la parte

pertinente por el señor Director de la Escuela mencionada, organice y reglamente dicho servicio" y "Que el señor Jefe de Sanidad Militar notifique por escrito al Dr. Vignale de los servicios que debe llenar y de las obligaciones que contrae como médico de la Sanidad Militar, remitiendo copia a este Ministerio de lo obrado". En la misma resolución se acordaba al Dr. Vignale una retribución de ciento cincuenta pesos mensuales. Encabezó el Dr. Vignale una larga lista de médicos, que desde aquella época hasta hoy, casi sin excepciones, se integraron fraternalmente, en todos los aeródromos, a un medio ambiente distinto sabiendo dar y ganarse, una sólida amistad, que nació y se profundizó en las largas horas de retenes, guardias, servicios y maniobras, enriqueciendo generosamente con la espiritualidad universitaria las ruedas de pilotos y fortaleciéndose como una secreta e inviolada hermandad cuando la tragedia rasgó las alas de algún audaz.

La historia de los vuelos, registra que en noviembre de 1917 mientras regresaba de un vuelo a Paysandú, el Cap. Boiso Lanza sufre un accidente en las proximidades de la actual ciudad de Trinidad, recibiendo heridas superficiales, sin consecuencias, alojándose en el domicilio del Coronel Marfetán mientras se recuperaba; el avión resultó totalmente destruido.

Cerrando el año 1917, a título anecdótico debe mencionarse una resolución del Ministerio de Guerra y Marina por la cual, "atento a lo informado por la Intendencia Municipal de Montevideo y Estado Mayor del Ejército. Se RESUELVE: 1° La Escuela Militar de Aviación, expedirá al personal de la misma previo examen, brevets de motociclistas y automovilistas, para lo cual será indispensable que haya obtenido el interesado, el brevet de motociclistas y chauffers, expedido por la Intendencia Municipal".

Iniciado 1918, se designa a fines de enero una misión "de observación y estudio" para que se trasladen a Europa el Jefe del Estado Mayor del Ejército, Gral. de Brigada don Julio Dufrechou; el Jefe del Bn. de Infantería N° 8 Cnel. don Francisco Borques; el Jefe del Regimiento de Artillería N° 3 Cnel. don Julio Núñez Brian; el Jefe del Reg. de Artillería N° 5 Tte. Cnel. don Héctor Marfetán y el Director de la Escuela Militar de Aviación Capitán don Juan M. Boiso Lanza. En la resolución se establecía que el Jefe de la comisión sería el Gral. de Brig. Dufrechou, debiendo proceder de acuerdo a las instrucciones que oportunamente se le darán. Esta misión, que debió tener una importante proyección desde el punto de vista técnico profesional para nuestro Ejército y para la Aeronáutica Militar, resultó menoscabada en su alcance por el signo irreversible de la muerte del Cap. Boiso Lanza, el 10 de agosto siguiente.

A mediados de febrero, más precisamente el 18, rinde con aprobación su examen para obtener el brevet de pilotos aviadores, la primera parte de la promoción fundadora. Ellos fueron:

Alférez José Luis Ibarra, Brevet N° 1.

Teniente 1° Tydeo Larre Borges, Brevet N° 2.

Alférez Efraín González Conzi, Brevet N° 3

Alférez Alfonso Montero Pérez, Brevet N° 4.

Posteriormente, el 20 de julio siguiente, cumplen con éxito sus respectivos exámenes, los integrantes del resto de la promoción, es decir:

Alférez Coralio Lacosta, Brevet N° 5.

Alférez Alfredo Rinaldi, Brevet N° 6.

Alférez Alberto Demicheli, Brevet N° 7.

Alférez Nicolás Larroca, Brevet N° 8.

Ellos son pues nuestros primeros ocho brevets de pilotos aviadores; los Alférez Ibarra y Lacosta y el Tte. 1° Larre Borges, se graduaron de pilotos aviadores militares posteriormente en Brasil, en 1920.

La sencillez de esta síntesis histórica, es incompatible con los elogios esporádicos a determinadas figuras, o con homenajes diti-



Cap. José Luis Ibarra, Brevet N° 1 de la Fuerza Aérea Uruguaya.



Año 1917. Montero Pérez, Cristi, Gandolfo, Luzzardo, González Conzi. (Aeródromo de Cno. Mendoza). Avión Castañer.

rámnicos, que pueden ser merecidos, mas muy loables en un trabajo de otra naturaleza. Sin embargo, procede examinar brevemente la nómina relacionada precedentemente y establecer con justicia que todos ellos, realmente pioneros, realmente abanderados y abriendo camino, supieron llevar y honraron como pocos, por largos años, las alas que les dio la Escuela M. de Aviación. De esa escueta lista surgieron relevantes figuras que ganaron la más alta consideración en el ambiente ciudadano y político de nuestro país, con brillo y capacidad singulares y sin que ninguna mácula pudiera ensombrece sus trayectorias ejemplares. Sin duda alguna, hermosos e imperecederos ejemplos para la juventud que sigue su derrotero

Dos hechos completan la cronología de 1918. En julio parte para los EE.UU. de N. América el Tte. 1° C. Berisso para realizar cursos de vuelo y observar e informarse sobre el material aeronáutico y su administración. A su regreso volcaría en la acción, como excelente piloto e instructor, los frutos de esta misión de estudio, confirmando sus ya anotadas cualidades excepcionales.

Y en agosto, fallece en Pau, Francia, al final de un vuelo en un avión Nieuport, el Capitán Juan M. Boiso Lanza. Primera víctima de la Aeronáutica Militar, su figura resultó engrandecida por el azar amargo y trágico de un 10 de Agosto. La ofrenda de su vida legó a nuestras generaciones, el motivo sentido y profundo que cada año las reúne bajo las alas ya inquebrantables de los muertos en servicio.

Paulatinamente la Escuela va consolidándose como institución, estando naturalmente afectada por los bajones ineludibles que devienen de la situación económica del país; no obstante a cada caída y empobrecimiento material, correspondía un resurgir pujante y vigoroso, que respondía al espíritu animoso y luchador de sus integrantes.

En 1919 el equipamiento de la Escuela mejora sustancialmente con la llegada, en setiembre, de cuatro aviones AVRO 504, de origen inglés dotados de un motor Gnome Le Rhone rotativo de 110 HP nominales. Constituyó ello un poderoso estímulo para los oficiales instructores y alumnos. En uno de los primeros ensayos, el Capitán Berisso sobrevuela la ciudad de Montevideo, el 1° de octubre, llevando como pasajero al entonces Director de la Escuela, Mayor Dn. Victoriano Rovira.

Dos días después, también en un AVRO 504 K, sufren un accidente los pilotos Sáenz Lacueva y Rinaldi, falleciendo el segundo de los nombrados.

En 1920 debe anotarse la primera intervención formal de la incipiente arma aérea, en un ejercicio de maniobras en campaña realizado en Santa Clara de Olimar en el mes de mayo, entre los días 9 y 23; en esta instrucción conjunta, en la cual intervenían unidades de la antigua Zona Militar N° 2, con sede en Melo y algunas unidades y servicios provenientes de la capital, el día 22 un avión piloteado por el Cap. C. Berisso ejecutó una exploración en beneficio de la Brigada —escalón al nivel del cual se efectuaba la maniobra final— y luego un vuelo de reconocimiento hasta la ciudad de Melo.

Y a fines de noviembre, retornan a su patria los oficiales que habían efectuado el curso de Aviador Militar en la Escuela "Dos Affonsos", de Brasil; ellos fueron los ya mencionados José L. Ibarra, Tydeo Larre Borges y Coralio Lacosta.

Como si fuera un rito ineludible, también 1920 luce el negro crespón que señala la muerte de un piloto, siendo esta vez el Capitán Mateo Tula Dufort, que había sido Director de la Escuela en 1918.

1921 señala el segundo llamado para Oficiales aspirantes a realizar el Curso de Pilotos Aviadores Militares; el llamado se efectuó en enero, ingresando 12 alumnos, de los cuales se recibirían sólo 10 en el correr del año siguiente; como se disponía de cuatro aviones y cuatro instructores, la idea consistía en asignar 3 alumnos por instructor y por avión; el grupo de interesados en ingresar fue muy numeroso, debiendo realizarse una selección en base a un método singular, severo, por otra parte; se les sometió a cada aspirante a una serie de tres vuelos de acrobacia; quienes

presentaron un mejor estado y apariencia luego de los vuelos, fueron aceptados...

Puede argumentarse que la artesanía en madera es tan antigua como el hombre; pero no deja de ser un acontecimiento cumbre en la cronología de hechos históricos de la Aeronáutica Militar, el vuelo de un AVRO construido totalmente en los talleres de la Escuela, ocurrido el 19 de agosto de 1921; hermosa y encumbrada demostración de capacidad; el avión voló normalmente, debiendo hacérsele sólo pequeños ajustes en la compensación. La construcción fue dirigida por don Miguel Nadal, participando los operarios Mauricio Camargo, Luis Gianelli, Pablo Pescadere, Manuel Andrés y Nicolás Korniloff.

La década de los años 20 fue para la aviación militar, una década de hazañas y de emulación constante; vemos así que cada vuelo o "raid" de largo aliento, tenía a corto plazo una condigna respuesta en otro vuelo tan a más prolongado. (El término "raid", incursión o invasión, del idioma inglés, se ha usado hasta hace muy pocos años para designar un vuelo de entrenamiento, de navegación, en cualquiera de las especialidades de la aviación). Pero aquella emulación estaba vigente aun para los propios pilotos y sus propias marcas; en marzo de 1921 el Cap. Larre Borges y el Alf. Bentancur habían obtenido el "record" en un vuelo de altura alcanzando los 4.500 metros en un Avro 504 K, tardando una hora y dos minutos en alcanzarla; el 23 de agosto siguiente, nuevamente el Cap. Larre Borges, el Tte. Farías y el Alférez Bentancur, sobrepasan aquella marca trepando hasta los 6.700 metros en un Breguet 14 insumiendo el tiempo de 2 horas y 10 minutos para la realización del vuelo. No solamente los privilegiados que conocen la inmensidad del espacio, su serenidad y sus temperaturas congelantes, pueden apreciar la exacta dimensión de aquellos vuelos. Fueron una estupenda muestra de arrojo y tenacidad esenciales.

Simplemente como inventario, debemos mencionar que en la partida de aviones Breguet 14 que se recibieron ese año, hubo dos que venían como ambulancias.

Cierra 1921 un exitoso festival aeronáutico, que se desarrolló en el Hipódromo de Maroñas el 17 de diciembre; Berisso, Larre Borges, Ibarra, R. Otero, G. Larre Borges, Lacosta, Pascual Morales y Eduardo Galeano, el piloto civil Dr. Francisco Ghigliani, los argentinos Eduardo Olivero y E. M. Hearne, los alemanes Holtzem y Geberth, realizan a su turno variadas exhibiciones de acrobacia y destreza general.

1922 verá el tercer llamado para el curso a iniciarse en 1923, y recibirán en él sus alas de piloto aviador (el brevet previo al de Piloto Aviador Militar) diez de los ingresados el año anterior; esta segunda promoción estuvo integrada por:

- Teniente 1° Rogelio Otero, brevet N° 9.
- Teniente 1° Glauco Larre Borges, brevet N° 10.
- Teniente 1° Medardo Farías, brevet N° 11.
- Teniente 2° Eduardo Galeano, brevet N° 12.
- Teniente 2° Tomás Duarte, brevet N° 13.
- Teniente 2° Carmelo Bentancur, brevet N° 14.
- Teniente 2° Julio Z. Angulo, brevet N° 15.
- Teniente 2° Pascual Morales, brevet N° 16.
- Teniente 2° Joaquín S. Costa, brevet N° 17.
- Teniente 2° Antolín Pereira, brevet N° 18.

*Avión BREGUET 14 T bis - motor
Renault 300 H.P. sanitario, en servicio
en la aviación Militar de 1928.*



El 1° de noviembre de 1922 es confirmado en la Dirección de la Escuela el Mayor C. L. Berisso, que había asumido el cargo interinamente en mayo luego de haber ascendido a Mayor. El nombramiento, obviamente, entrañó un reconocimiento a los antecedentes y a la capacidad de uno de los primeros pilotos, siendo, sin lugar a dudas, una decisión ejemplarizante y de gran estímulo para los instructores y alumnos pilotos, puesto que se designa como Comandante del Instituto a un aviador militar de excepción, en pleno ejercicio de sus excelentes aptitudes como tal.

Hacia fines de este año propone a la superioridad un Proyecto de Reglamento, que resulta aprobado y se publica como una Resolución, por el canal del Ministerio de Guerra y Marina el 27 de febrero de 1923. El Reglamento constituía un completo y claro documento donde, se establecían expresamente los cometidos de la Escuela, de sus autoridades y su organización interna. Aparecen claramente delimitadas las especialidades de Caza, Observación y Bombardeo, que se identificarán como áreas de perfeccionamiento en la División I "Instrucción" y como Secciones en la División II "Escuadrillas y Personal". La División III "Talleres" comprendía como Secciones las de Mecánica, Carpintería, los Depósitos, Garaje y Materiales de Vuelo y una sexta Sección, que comprendía en exclusividad la Escuela de aprendices, en las especialidades de "aprendices mecánicos" y "aprendices carpinteros". Son asimismo interesantes las determinaciones en cuanto las responsabilidades del Encargado de Instructores, Instructores y Oficial de pista. Se establecían las exigencias para integrar los cursos, tanto de Oficiales como de Tropa y los requisitos expuestos para la aprobación del Curso de Piloto Aviador y Piloto Aviador Militar, título éste que se obtenía al culminar el Curso de Aplicación y ya dentro de alguna de las tres especialidades mencionadas. También se determinaba con exactitud que tipo de vestimenta podía y debía usarse y como una preocupación estética y formal se prohibía "introducir perros en el interior de la Escuela y dejarse seguir por ellos dentro, de la misma...". Finalmente reglamentaba los distintivos para pilotos, pilotos Av. Militares, pilotos observadores o bombardeo y pilotos de Reserva; fijaba también los distintivos especiales para los instructores y Comandantes de Escuadrilla. La Resolución estaba refrendada por Baltasar Brum, Presidente de la República y General S. Buquet, Ministro de Guerra y Marina.

Alrededor del 20 de noviembre de 1922 llegó a Montevideo un ilustre visitante; fue recibido en audiencia por las más altas autoridades, objeto de múltiples agasajos, visitó las obras del Palacio Legislativo y concurrió a la Escuela de Aviación, donde le rodearon los máximos honores. El visitante era Santos Dumont, sin discusión el primer hombre que solucionó integralmente el vuelo de un avión tal como se le entiende hoy; es decir, decoló, se mantuvo en vuelo y aterrizó, en base a los medios que poseía su aparato, el XIV Bis, una de cuyas réplicas se encuentra en el Museo Aeronáutico. En la Escuela se efectuaron varios vuelos en su honor y curiosamente, luego de una demostración de acrobacia por uno de los instructores (el Cap. T. Larre Borges) al requerirle éste su opinión, el insigne creador y pionero brasileño, manifestó con seriedad que "no le gustaba el circo..."

En octubre de 1922 la Escuela recibe una inyección de dinamismo al recibirse los aviones Nieuport, que empiezan a utilizarse en la instrucción a partir del 5 de octubre, día en que Berisso realiza el vuelo de "prueba de aparato" según consta en el libro de vuelos de la Escuela.

Desde sus inicios, la Escuela Militar de Aviación materializó en el tiempo, un proceso cons-

Glauco Larre Borges, Alberto Santos Dumont, Tydeo Larre Borges, en la E. M. A. Nov. 1922.





Año 1925. El aeródromo "Boiso Lanza".

tante de mejoramiento en todos los órdenes; en los meses de junio y julio de 1923 se nombran sus primeros profesores honorarios, en un acto formal; fueron los señores Coronel don Julio Núñez Brian, Capitán de Corbeta Dn. Héctor Luisi, Capitán don Gilberto Pacaud, Ingeniero don Julio Compte y Riqué, Mayor don Alberto Viola (en Topografía) y don Luis Morandi en Meteorología.

En diciembre de este año recibieron sus alas de Piloto Aviador Militar los Tenientes: Rogelio Otero, brevet Pil. Av. Mil. N° 1, Glauco Larre Borges brevet N° 2, Medardo Farías brevet N° 3 y Eduardo Galeano brevet N° 4. Esta numeración indujo a una lógica controversia, dado que anteriormente el Tte. José Luis Ibarra, con Tydeo Larre Borges y Coralio Lacosta, habían recibido en Dos Affonsos (Brasil), los brevets de Pilotos Aviadores Militares Nos. 1, 2 y 3, respectivamente y esta numeración no fue registrada debidamente a su regreso en los libros respectivos de la Escuela, no siendo tenida en cuenta en el momento oportuno por una omisión administrativa.

Complementariamente, debe consignarse que en el correr de este año 1923, se aprobaron, además del Reglamento de la Esc. Mil. de Aviación ya mencionado, el Programa de Pilotaje el 25 de abril, el Plan de Estudios y Programa para los Observadores Militares el 6 de junio, el Plan de Estudios y Programa para Pilotos de Caza y Bombardeo el 18 de setiembre y el Reglamento de las Aptitudes de ingreso el 2 de octubre. Como se puede apreciar fácilmente, una proficua tarea en el sentido de establecer el fundamento reglamentario para las principales actividades y especialidades que orientaba la Aviación Militar.

Se reciben los S.V.A. que durante este año volarían esporádicamente, pero que mejoraron sensiblemente el parque aeronáutico de la Escuela.

Como dato anecdótico, se destaca la realización en 1923, de la Primera carrera aérea de velocidad entre Buenos Aires y Montevideo; la competencia era con handicap y se completaba con una etapa entre Melilla-Atlántida-Melilla, la cual fue acompañada por aviones de Escuela, piloteados por Berisso, los hermanos Larre Borges, Ibarra y el Dr. Ghigliani, quienes efectuaron acrobacia sobre Atlántida en adhesión a la competencia.

Como habíamos dicho anteriormente en esta década se inician los vuelos al interior del país, visitando las ciudades más importantes, particularmente aquéllas que tienen la sede de una unidad militar; primeramente los "raid" alcanzan las localidades más cercanas a Montevideo: Trinidad, Durazno, San José, Mercedes, la Fortaleza de Santa Teresa; luego se hacen más extensos y son las ciudades de Salto y Paysandú, Artigas, Tacuarembó y Rivera quienes reciben con la curiosidad y la admiración de siempre al Oficial piloto y su máquina prodigiosa. Sin ser excluyentes, los registros contabilizan para 1923 vuelos de Berisso a Santa Teresa, a Trinidad, con sobrevuelo de San José y Durazno, a Mercedes y Fray Bentos y otro a Paso de los Toros (Santa Isabel, en aquel entonces). De cada uno de estos vuelos se hacía un detallado in-

Ferías, Galeano, Perullada, Del Giorgio, Barú, Otero, T. Larre Borges, Ibarra, Villasboas, G. Larre Borges, Baptista, Conti, De Nisto, Arsujo, A. Amaro, O. Gestido, Bajac, Gutiérrez. Año 1923.





forme, que además de los datos técnicos y cronológicos, comprendía un relatorio del vuelo y su ruta.

Año 1925. Escuadrilla de NIEUPORT.

1924 verifica un interesante adelanto desde el punto de vista táctico, ya que se creó, en enero de este año, la primera escuadrilla de Caza, con la forma de una pequeña unidad orgánica; se le asignaron 2 aviones, 2 Pilotos Av. Militares y ocho elementos de tropa. Esta creación respondió a una decisión del Ministerio de Guerra y Marina, emitida con anterioridad al 15 de enero, fecha original de la escuadrilla.

Comienza también a tomar forma una interesante iniciativa tendiente a crear una dependencia de Fotografía Aérea; en tal sentido en el mes de abril concurre a Buenos Aires una delegación encabezada por el Cnel. Núñez Brian y el May. Berisso, para informarse y estudiar la instalación de un gabinete.

II. LOS VUELOS DE LARGO ALCANCE

Reconocidas las rutas del país, (incluyendo el trayecto hasta Buenos Aires, ya trillado en ambos sentidos) empiezan en 1925 los vuelos fuera de fronteras en busca de las ciudades capitales de los países circundantes; en primer término Berisso se lanza a conquistar la ruta a Asunción, partiendo de Montevideo el 5 de abril; aterriza en aquella ciudad donde es objeto de múltiples agasajos; prosigue luego para Mendoza (R. Arg.), desde donde efectúa varios intentos por cruzar la cordillera de los Andes, no lográndolo por las condiciones meteorológicas, regresando entonces a Montevideo, habiendo recorrido 4.500 kilómetros en poco más de treinta horas de vuelo. Aún sin cumplir el cruce hasta Santiago, el vuelo despertó el reconocimiento general para el Mayor Berisso y su acompañante, el mecánico Dagoberto Moll, común denominador en la mayoría de los vuelos de largo alcance por su sabiduría y competencia. Al año siguiente, el Teniente Medardo Farías parte en un viejo Breguet 14, con el mecánico José Rigoli, quien se encarama al sitio de las hazañas, uniéndose exitosamente Montevideo y Río de Janeiro. El "raid" estuvo financiado por el Centro Militar y la Asociación Patriótica del Uruguay y tenía planeada la ambiciosa ruta Montevideo - Río de Janeiro - Villa Encarnación - Asunción - Rosario - Buenos Aires - Montevideo. Este periplo quedó trunco, ya al regreso, pasando por Florianópolis, por un desperfecto que obligó a un aterrizaje forzoso en medio de la selva, desde donde fueron rescatados cuatro días después. Una falla insalvable —rotura del radiador de agua del resistente motor Hispano-Suiza— cortó sin alternativa el animoso vuelo.

A los cinco días de la partida del Tte. Farías, hace lo propio el Teniente Gestido, cumpliendo sin percances el trayecto Montevideo-Asunción, en un avión S.V.A., equipado con un poderoso Issota Fraschini de 250 HP; le acompañaba el mecánico Dagoberto Moll. El relato escrito de Gestido, escueto y sobrio, reconoce el mayor de los méritos para el mecánico D. Moll y para la nobleza del S.V.A. En pocos días de este mes de mayo, se inscriben en la historiografía de la Aeronáutica Militar, dos espléndidas manifestaciones de competencia profesional y espíritu de vuelo.

Pero ya habían sido testigos, en febrero, de la culminación de un recordado vuelo, de características singulares, entronizado en los más altos y dignos planos de la aventura y el coraje. El 9 de febrero de 1926 el Tte. Cnel. Berisso, en un avión Martinsyde, escolta el arribo victorioso del "PLUS ULTRA", el formidable vencedor del Atlántico Sur, en su

llegada a Montevideo. Los homenajes y honores rendidos al Cte. del Dornier Super Wall en su estadía en Montevideo, así como a los demás integrantes de la tripulación, Ruiz de Alda, Durán y Rada, constituyen un digno reconocimiento y ambientaron una amistosa vinculación —de la que han quedado felizmente múltiples testimonios— entre nuestros aviadores y los animosos representantes de la madre patria. Varios y valiosos objetos, pertenecientes a esta valerosa embajada, se encuentran depositados en el Museo Aeronáutico; pero tal vez ninguno con el valor afectivo que debió de entrañar para Ramón Franco, su guitarra, instrumento que siempre conserva dentro de la calidez de su madera y de la intimidad de su sonido, un poco del alma de su dueño; depositada en las manos de un payador oriental, su presencia, emotivo jirón del alma hispana, honra una sala del Museo Aeronáutico.

Ineludible mencionar entonces, ya en 1927, el intento de un excelente equipo de pilotos y un mecánico; una cuidadosa planificación, un esfuerzo económico considerable, el apoyo recibido de todas las reparaciones involucradas, así como compañías privadas de navegación que se sumaron a la cadena de estaciones de radio que apoyaron la ambiciosa empresa, no fueron suficientes para asegurar el éxito al Mayor Tydeo Larre Borges, su hermano el Capitán Glauco Larre Borges, el Capitán José Luis Ibarra y el mecánico José Rígoli. Partiendo de Marina de Pisa, en Italia, el 20 de febrero, a bordo de un Dornier Super Wall, equipado con dos motores Farman en tandem, con 550 HP cada uno, el “Uruguay” cruzó airoso el Mediterráneo y arribó a Alicante, desde donde partió al día siguiente hacia Málaga, donde su tripulación fue recibida por Ramón Franco y Ruiz de Alda, veteranos vencedores del Atlántico Sur. La siguiente etapa a Casablanca en Marruecos se cumplió sin novedad; mas, la siguiente hasta Las Palmas, nunca se completó pues una falla de lubricación obligó a un amerizaje de emergencia, que provoca el desprendimiento parcial de un motor y su consiguiente fuera de operación; con el motor deteriorado por la falla del sistema de aceite, consiguieron penosamente acercarse a la costa donde llegan luego de un sacrificio físico sobrehumano. Es historia conocida su captura por los moros, la exigencia de un rescate, la angustia generalizada ante el desconocimiento de la suerte de los cuatro uruguayos; el empeño y la preocupación que las autoridades francesas y españolas, así como la Compañía Latecoere, pusieron de relieve, permitió que los tripulantes fueran rescatados luego de cinco días de secuestro y privaciones. La gratitud del Comandante del vuelo, el actual Brigadier General Larre Borges, aún hoy vivida y sentida hacia quienes les rescataron, redimensiona moralmente el esfuerzo titánico y excepcional de aquel grupo, que ha sido un imperecedero ejemplo de tenacidad, coraje y vocación aeronáutica.

En 1929 el Tte. Cnel. Berisso inicia un histórico vuelo con el propósito de culminar el mismo en Nueva York. La partida se cumplió el día 17 de marzo, desde el aeródromo de Pando, haciendo etapas en Buenos Aires, Santiago, Antofagasta, Arica, Lima y Tumbes, en el norte del Perú; a esta altura el vuelo era ya una aventura consagrada, pues el cruce de los Andes y la travesía de los desiertos de las costas del Pacífico estaban mucho más allá de un “raid” dentro de fronteras. En la travesía hacia Cali, Colombia, sobre una zona cubierta de selva, el vuelo se vio interrumpido bruscamente por una falla de una bomba de aceite, que provocó la decisión de hacer un aterrizaje de emergencia; aterrizaje accidentado, provocó lesiones leves en Berisso y una fractura en el mecánico Moll, siendo Rogelio Otero el más favorecido en la emergencia. El avión se incendió y los tripulantes fueron acogidos por los indígenas, quienes posteriormente los devolvieron a la civilización. El regreso a Montevideo, los reintegró al seno de sus aliviadas familias y a la Aeronáutica Militar, que reconoció debidamente el esfuerzo cumplido.

Cerramos la síntesis de 1929 con una referencia más que justificada a un largo vuelo cumplido por el piloto francés León Challe y Tydeo Larre Borges como Acompañante. Largo vuelo que se inició en Sevilla el 15 de diciembre a las 12 horas y minutos; el “Pájaro Blanco”, un

Breguet Bidon dotado de un motor Lorraine de 450 CV, había recibido 4.500 litros de nafta y 250 de aceite. Los pilotos ven pasar bajo sus alas, Casablanca, Puerto Etienne y luego la inmensidad del océano, apenas salpicado por las islas del Cabo Verde.

El reencuentro con el continente será en horas de la noche y con poco remanente de combustible; al agotarse harán un aterrizaje forzoso, nocturno, en lugar desconocido, es decir, todos los factores en contra; sin embargo sólo deben lamentar muy leves lesiones y algunos daños en el avión; luego de 40 horas de vuelo continuado, estaban en suelo americano. En etapas prosiguieron su viaje a Montevideo, siendo efusivamente congratulados en Natal, Río de Janeiro y Montevideo. Un ameno relato de este cruce exitoso, ha sido publicado por el aviador Challe, donde reluce el esfuerzo extremo que demanda una travesía de aquella naturaleza; si pensamos en las exigencias reglamentarias existentes hoy en día para los cruces sobre el mar, fácilmente se concluye que encararla con un monomotor, prácticamente sin equipo de supervivencia, era una aventura cercana a la insensatez y a la desaprensión; sin embargo no se sabe hasta que límites puede ir el hombre animado de aquel coraje y aquella determinación.

Bajo la dependencia del Ministerio de Salud Pública se organiza en 1930 la Aviación Sanitaria; su Titular el Dr. Blanco Acevedo había dispuesto la compra de dos Breguet XIV, que la Aeronáutica Militar casi no utilizó, más un Farman y un Dragon Rapid bimotor. Este material sería operado y mantenido por la Aeronáutica Militar.

Este año cobró también su cuota de catástrofes, siendo testigo de la caída frente a Punta Carretas de un Late 28, en el cual fallece, excepto un pasajero que se salva ganando la costa a nado, el resto del pasaje y el piloto Eliseo Negrín. Nuestros aviones intervinieron reconociendo el lugar del accidente, ocurrido el 10 de mayo; el avión pertenecía a la Cía. Aeroposta Francesa.

Se verifica en este año, en un trascendente acto, el primer homenaje perdurable a la memoria del Cap. Juan M. Boiso Lanza; el 9 de setiembre, queda plasmado en la designación con su nombre, del Aeródromo que fuera cuna de la creación definitiva de la Aeronáutica Militar, de cuyo primer Instituto fuera Director.

En el registro de vuelos de la Escuela, se puede comprobar un incremento significativo de los vuelos en "formación" y "entrenamiento" en los meses anteriores a agosto y setiembre; las crónicas de la época mencionan una participación activa de la aviación en los festejos del Centenario.

Un Decreto de abril de 1931, asigna a la Escuela Militar de Aviación, el control de la Navegación Aérea, como es natural, por ser el único medio aéreo de que dispone; en tal Decreto se aprueba también el Reglamento que regirá aquella actividad.

Los años siguientes verán sucederse en la Dirección de la Escuela al Coronel Tydeo Larre Borges, en 1931; al Capitán de Fragata Atilio H. Frigerio en marzo de 1932, mientras dure la ausencia del Cnel. Larre; en 1933, al Tte. Cnel. Esteban Cristi.

En 1934, al comienzo del año, se realiza una interesante experiencia de intercambio de correspondencia entre varias ciudades del interior; fue un novedoso ensayo cumplido por tres aviones, que mereció una conceptuosa felicitación de la Dirección del Instituto. En marzo, se



Challe - Larre - Mermoz.

constituyen las 2 primeras Patrullas de Vuelo, especie de escuadrillas a tres aviones con su respectiva tripulación y mecánicos; un mes después se completan las dos siguientes.

III. LA AERONAUTICA MILITAR COMO ARMA

La presencia del Coronel E. Cristi en los máximos cargos de la Escuela de Aviación y luego en la Dirección General de Aeronáutica Militar, significó un aporte sustancial en la reforma y desarrollo integral de esta rama de las Fuerzas Armadas. Desde su cargo en la Dirección de la Escuela, en 1934, confeccionó un amplio proyecto que cristalizó en la Ley de Presupuesto promulgada en diciembre de 1935. Se crea en dicha Ley el Arma de Aeronáutica, teniendo como tal una cierta autonomía dentro del Ejército; aparece también el respectivo Escalafón, que más que nada respalda y da seguridad a quienes han tenido la vocación y el espíritu de vuelo para pasar a la nueva Arma. Y dentro de la organización, aparecen nuevas dependencias: las Bases Aéreas Nos. 1 y 2 y la Dirección General de Talleres, Almacenes Generales y Servicios; las primeras, con el fin específico de atender todo lo relacionado con el adiestramiento y empleo táctico de la aviación y la segunda, como su nombre lo indica, para proveer todo el apoyo logístico y técnico de las operaciones de la Aeronáutica. Como un índice del crecimiento estructural de la nueva Arma y reflejando un agudo sentido de las proyecciones que asumía la nueva organización, se crea el Estado Mayor Aéreo que asistirá al Director General de la Aeronáutica Militar. Finalmente, la Escuela será en lo sucesivo "Militar de Aeronáutica", designación que aún conserva. La Ley Presupuestal mencionada llevó el N° 9.538 y como se dijo anteriormente, lleva la fecha del 31 de diciembre de 1935.

Mas, la capacidad y preparación profesional e intelectual del Coronel Cristi no sólo se revelaron en el ámbito exclusivo militar; la Ley mencionada contiene un capítulo por el que se crea la División de Aeronáutica Civil, dependiendo de la Dirección General de Aeronáutica Militar. Esta creación fue el punto de apoyo a toda estructura jurídico-institucional que transformó las normas estatutarias que regulaban la actividad aeronáutica civil, en reglamentaciones coherentes que interpretaban las normas internacionales. En su órbita se reguló y controló toda la actividad civil y comercial, que por estos años no iba más allá de los aeroclubes y alguna compañía extranjera, pero que en el decurso del tiempo se transformaría en una formidable corriente, fundamentalmente en dos aspectos: el deportivo y el comercial, siendo éste un indiscutible instrumento para el ejercicio de la soberanía y un sostenido factor de desarrollo.

Este año de 1935 registra en la nueva Arma un hecho poco conocido; se utiliza en la Escuela, en contadas oportunidades, un avión Junker, de origen alemán, puesto a disposición de la misma por la Justicia ordinaria, ya que estaba sometido a un proceso penal. Las pocas veces que voló, fue conducido por Gestido, Farías o Sánchez, no habiendo antecedentes sobre el fin que llevara dicho aparato.

Al año siguiente, en diciembre, se promulga la Ley N° 9.628, con la que se da fin al procedimiento de expropiación del Padrón N° 14.203, de la 7ª Sección Judicial del Departamento de Canelones (Pando), con un área de 124 hectáreas 110 metros cuadrados, que pertenecía a la Sociedad Aeropostal Uruguay. Este campo fue expropiado para seguir siendo utilizado como aeródromo; debe consignarse que hasta la década de los años 50 se conservaban algunos sectores de la infraestructura de la antigua Compañía Aeropostal Francesa; un pujante desarrollo de las instalaciones de la Escuela Militar de Aeronáutica, fue borrando poco a poco lo que nostálgicamente recordaba la operación de los Laté 25, 26, 28, etc. de la Aeropostal, cuyos hombres armados más que nada de una formidable determinación, conquistaron kilómetro a kilómetro las rutas aéreas de América del Sur. El 10 de junio de 1937 se toma formal posesión del campo.

Con motivo de los festejos del aniversario salteño, concurre allí una escuadrilla de cinco aviones Tiger Moth (fabricados por la Compañía De Havilland). De este modo la Aeronáutica Militar se asocia a los festejos del Centenario de aquella ciudad. Y en agosto siguiente, se realiza el primer desfile de importancia, ya que en la efemérides patria un total de 19 aviones participan del mismo, haciéndolo también una Compañía de 120 hombres que inviste por vez primera la representación del Arma en un evento de esta categoría. El comportamiento, tanto de los efectivos terrestres como aéreos, determinó una felicitación, particularmente para los servicios de apoyo que permitieron un alto efectivo en Orden de Vuelo.

Hacia el 20 de noviembre de 1937, se han trasladado al nuevo aeródromo de Pando algunos elementos descentralizados dependientes de la Escuela, lo cual permite que ese día, se inaugure oficialmente el Aeródromo Militar "General Artigas", disponiéndose en forma expresa que a partir de esa fecha la Escuela Militar de Aeronáutica tendrá allí su sede. Estas decisiones fueron publicadas en la Orden de la Dirección General de la Aer. Militar N° 5940. A la ceremonia concurrieron las más altas autoridades gubernamentales, del Ejército y la Marina y se desarrolló, además de los actos protocolares, una demostración de acrobacia por aviones Tiger Moth.

Quien recorre la ruta 30 en el Departamento de Artigas, en su comienzo, a pocos kilómetros de su nacimiento en la Ruta 3, en el cruce con el camino que baja desde Bella Unión, en el centro de un paisaje suavemente ondulado, donde predomina normalmente la soledad, encontrará repentinamente una estela con una gran cruz grabada, cuyo frente sugestivo y sobrio mira al poniente. Su simbolismo, el silencio y la paz que le rodea, no dicen la tragedia enorme que golpeó como un rayo aquel lugar el 9 de enero de 1938 al caer la tarde. Una numerosa comitiva argentina, que incluía al Presidente General Agustín P. Justo, había prestigiado la inauguración del majestuoso puente que une Uruguayana con Paso de los Libres; para el regreso, terminada la ceremonia, los aviones transportando al Presidente y a la delegación y los aviones escolta, fueron decolando normalmente y finalmente, apenas retrasado, decoló un Lockheed B-12, un avión bimotor. Por esos caprichos que tiene la naturaleza y que se explica a veces sólo viviéndolos, los primeros aviones hicieron la ruta hasta Buenos Aires sin contratiempos; no así el B-12 que, atrapado por la vorágine irresistible de una tormenta de violencia inusitada, transformó los cuatro tripulantes y cinco pasajeros, con la estridencia de un imponente disparo, en un grupo congruente de metal inservible y vidas segadas.

Al amanecer siguiente, el 10 de enero, cuatro tripulaciones en otros tantos aviones, despegaron y enfrentaron osadamente el mal tiempo desatado, permitiéndoles apenas llegar en vuelo bajo, con escasa visibilidad, en medio de fuertes lluvias, hasta el lugar del accidente; lamentablemente, la evacuación que se previó con una diligencia excepcional, montando el operativo en pocas horas de una madrugada plena de tensiones e interrogantes, sólo sirvió para confirmar el desastre total. Las víctimas fueron honradas por nuestros Oficiales y sus aviones como correspondía, en elocuente acto de hermandad; el Comandante del Vuelo fue cubierto por un Pabellón Nacional en su penoso tránsito hasta Buenos Aires. El reconocimiento de la Aeronáutica Argentina, se manifestó hondamente al devolver nuestro Pabellón de guerra,—pertenecía a la E. M. Aer.— en un cofre que encerraba además una sincera gratitud de nuestros hermanos argentinos.

A principios de 1939 se realiza en Montevideo la Primera Conferencia Panamericana de Aviación Sanitaria; sus deliberaciones se cumplieron en el recinto de la Cámara de Senadores, estando presidida la sesión de apertura por el Ministro de Relaciones Exteriores, Dr. Alberto Guani, y la de clausura por el Ministro de Defensa Nacional, General de Div. Alfredo R. Campos. La conferencia tuvo un real suceso y resonancia internacional, habiendo participado delegaciones de Argentina, Brasil,

Chile, Cuba, El Salvador, EE.UU. de Norteamérica, Guatemala, Nicaragua, Panamá, la República Dominicana y México, además obviamente, de Uruguay.

IV. LA BASE AERONAUTICA N° 2

La ambiciosa creación que surgiera en diciembre de 1935 dando origen a múltiples dependencias en la Aeronáutica Militar, fue materializándose progresivamente; ya vimos cómo el Aeródromo primario del Camino Mendoza, se desprendió en primer término de la Escuela Militar de Aeronáutica instalada definitivamente en Pando; un proceso de similares características acompañó la instalación en Durazno de la Base Aeronáutica N° 2, en un predio que se le adquiriera a la Sra. Asunción Sainz de la Peña de Tajés, ubicado en las proximidades de Santa Bernardina, Padrón N° 7029, en la 2a. sección del Departamento nombrado. Los antecesores de la actual Air France, que habían operado con regularidad en Montevideo y Pando, manteniendo en la década del 30 una línea directa Porto Alegre - Buenos Aires, habían ubicado un "Terrain de Secours", una especie de aeropuerto de alternativa, más bien un eventual punto de apoyo de seguridad sobre la ruta, en el campo citado anteriormente, con una iluminación para referencia de los vuelos nocturnos y un servicio de Radio. La Base Aer. N° 2, con asiento precario en el Aeródromo Boiso Lanza del Camino Mendoza, destacó en aquel campo un pequeño grupo de personal militar al mando de un Oficial. Fue en 1936 y acto seguido se inició la construcción de las primeras instalaciones, que fueron inauguradas el 10 de Julio de 1939, fecha en que se instala definitivamente el primer contingente de aviones, pilotos y personal, iniciando de este modo su operación independiente, al mando del Capitán Conrado A. Sáez. Un mes después, se designa la novel unidad con el nombre de un dilecto hijo de Durazno, mártir de la Aeronáutica Militar, el Tte. 2° Mario W. Parallada. En solemne y emotiva ceremonia, la población de la capital del Yí obsequió en 1942, un Pabellón Nacional a su Base Aérea, como símbolo de integración y afectividad profundas.

Año de realizaciones, 1939 se enriquece con la llegada de seis aviones R.O.-37, poderoso avión dotado de un motor Piaggio radial, de 9 cilindros en estrella, que le proporcionaban 700 hp sobre una hélice de tres palas. Ello le permitía una velocidad de crucero de 260 KPH.

En 1940 se opera una amplia reorganización, particularmente de la distribución de los aviones y su asignación a las Escuadrillas; se determina por Orden, el efectivo de cada una de ellas y el material que le corresponde, indicándose asimismo el N° de máquina que le correspondía. Las escuadrillas son en general de dos tipos: de Información y de Bombardeo; a cada una de ellas se les asigna además un avión de estafeta, otro para entrenamiento y enlace y para misiones de fotografía; los aviones Potez XXV se asignan tanto para las escuadrillas de bombardeo como para las de formación; a la Escuela se le asignan la mayoría de Tiger Moth, un par de Potez y el Dragon Rapid, una ambulancia.

Se reciben los WACO, tipo THD y se distribuyen en las unidades; en abril, conjuntamente con una patrulla de RO 37 de la Base 2, escoltarán el arribo de una Escuadrilla peruana de Buena Voluntad.

V. LA ESCUELA TECNICA DE AERONAUTICA

Ya en 1923, al proyectar el Reglamento de la Escuela Militar de Aviación, Berisso había previsto una sección "Escuela de aprendices" en las ramas de mecánica y carpintería; no hay antecedentes de la efectividad de su funcionamiento; pero surge claramente que la necesidad de formar técnicos que sustentaran el funcionamiento de los talleres y de todas las líneas de mantenimiento, fue una preocupación temprana de los niveles de mando de la aviación militar. Es así que en 1935, en el

Presupuesto aprobado en diciembre, se incluye una previsión de 60 vacantes (40 para la Aeronáutica y 20 para el Ejército) para un curso de Aprendices, funcionando en el seno de la Escuela de Aviación. En 1940 deviene, jerarquizándose, en Escuela de Aprendices; en octubre de 1946, bajo la dependencia directa de la Dirección General de Talleres, Almacenes y Servicios, con 80 vacantes, se transforma en Escuela Técnica de Aeronáutica. De ahí en más, luchando denodadamente por encontrar un digno lugar entre las Unidades del Arma, este Instituto fue labrando con una gran cuota de sacrificio una trayectoria en la cual sólo se vio trabajo y perseverancia; no ha sido nunca una tarea fácil educar y orientar en la filosofía técnico-militar a una juventud ansiosa, entusiasta, a menudo heterogénea, que a veces no encuentra claramente en sus primeros pasos en el Instituto, el objeto de su vocación de técnico aeronáutico; no obstante la Escuela Técnica vierte sobre los talleres, en las líneas de mantenimiento y hacia los depósitos, año a año, su cuota de jóvenes e incipientes técnicos, disciplinados, encaminados en múltiples especializaciones. Puede asegurarse que este Instituto, en la misma medida que solventa los requerimientos de personal técnico para la Fuerza Aérea, suple una saludable proyección educativa sobre un segmento de nuestra juventud, de positiva importancia por la edad en que se aplica. En 1953, en setiembre, se aprueba su Reglamento de Funcionamiento y se independiza, hecho que se ratifica al promulgarse la Ley de creación de la Fuerza Aérea en diciembre de 1953.

VI. LA DIRECCION DE AERONAUTICA CIVIL

En los primeros días de diciembre de 1940, por imperio de la Ley N° 9977, la Dirección de Aeronáutica Civil es transferida, desde su antigua dependencia de la Dirección General de Aeronáutica Militar, a la órbita del Ministerio de Defensa Nacional. Esta Ley comprendía además un declarado propósito de fomento de la Aviación nacional, en los sectores civil, privado, comercial y deportivo.

Constituye un hermoso documento, la nota con que el Director de Aer. Civil de la época, saluda al Director General de Aeronáutica —el Coronel Oscar D. Gestido, interinamente—. La comunicación manifiesta expresamente el reconocimiento por el apoyo moral, técnico y material de que ha sido objeto la Aviación Civil. Firmaba la nota el señor José María Peña, un hombre vinculado al vuelo en todos los círculos del país, que recogería en su persona facetas siempre distinguidas en múltiples actividades, pero por sobre todo en el ambiente aeronáutico.

La multiplicación vertiginosa de las actividades aéreas en el escenario internacional y consecuentemente, las responsabilidades que los organismos nacionales debieron asumir frente a las organizaciones con aquel carácter, impusieron a la Dir. de Aer. Civil la obligación de establecer las reglamentaciones y los códigos que regularan la actividad aeronáutica en los sectores mencionados, así como las normas de asistencia a dichos sectores, las franquicias y todos los aspectos legales, jurídicos, financieros, etc., conexos. Es así que por Decreto N° 1877, del 3 de diciembre de 1942, se promulga el Código de Legislación Aeronáutica, excelente y amplio cuerpo normativo. Un año antes había sido aprobada una Reglamentación sobre Franquicias, Subvenciones y Recursos de la Aviación Nacional. Fue el objeto del Decreto N° 1124 del 4 de Julio de 1941. Finalmente el 22 de Junio de 1944, en el marco del Decreto N° 3350, se publicó el Reglamento interno de la Dirección, el cual, como su nombre lo indica, detalla con precisión, los cometidos, las responsabilidades, la estructura interna y los órganos administrativos que le permitirán cumplir su tarea con eficiencia; su Artículo 1° define que la Dirección de Aer. Civil “es el órgano de dirección, contralor y fomento, sobre el espacio atmosférico que cubre el territorio nacional y sus aguas jurisdiccionales, ejerciendo igual ingerencia respecto a todos los hechos producidos a bordo de las naves uruguayas, cuando se realicen en aguas

o espacios atmosféricos libres de jurisdicción". El Artículo 2° establece su dependencia del Ministerio de Defensa Nacional y es, con arreglo de lo determinado por el Art. 5° del Código de Legislación Aer., el órgano de aplicación administrativa de dicho cuerpo de disposiciones.

Cabría precisar finalmente que, en la medida que el tráfico aéreo comercial ha ido desarrollándose con un ritmo inesperado, esta importante repartición reguladora y de control, ha debido instrumentar las normas que respaldaran y apoyaran el esfuerzo nacional en el campo de la aviación comercial y a su vez, estimularan, dentro de muy precisas normas de reciprocidad, la operación de empresas extranjeras.

Varios hechos significativos merecen relatarse completando la cronología de 1941; el 17 de marzo, según el Decreto 992 del M. D. Nacional, se crea en la Escuela Militar el Curso Profesional de la nueva Arma, el Curso de aeronáutica. En abril, se dispone que el Curso de Pasaje de Grado de Tte. 1° para Capitanes, se realice en la Escuela Militar de Aeronáutica; además de innovaciones ciertamente racionales y coherentes, significaban un esfuerzo permanente para integrar y afianzar el espíritu de cuerpo del Arma. Como último acontecer de proyección en este año, se registra el arribo en forma progresiva de un tipo de aviones que recogerían el afecto y la nostalgia de innumerables generaciones de pilotos; por barco, acompañados de una misión de instructores norteamericanos, empiezan a llegar los primeros AT-6, los venerados, poderosos y resistentes "N.A." (por North American, los fabricantes); treinta y nueve años después, resistiéndose a abandonar los campos de césped y las modernas pistas de concreto, uno de los últimos se apronta para ingresar al silencio pulcro y cuidado, sin sol, sin pistas polvorientas, sin alegres virajes escarpados entre los cúmulos de buen tiempo, sin la pulida acrobacia de los especialistas, sin los aterrizajes desprolijos de los alumnos, a una sala del Museo Aeronáutico.

Casi paralelamente, comienzan a llegar también los Curtiss SNC-1, un avión similar al AT-6; como éste, de estructura metálica sobre tubos de acero, motor radial, siendo estos dos tipos los primeros aviones con tren retráctil que tuvo la Fuerza Aérea. Los Curtiss no fueron renovados; en cambio los AT-6, por obra de su resistencia interminable y de la nobleza de su material, creándole a los responsables de los abastecimientos agudos dolores de cabeza para obtener los repuestos, cada día más escasos, muchos inexistentes, a pesar de todo, siguen haciéndose presentes en las efemérides nacionales, en los aniversarios de la Fuerza Aérea y en las demostraciones aéreas.

En 1943, una Orden de la Dir. Gral. de Aer., dispone la realización de un Curso de Ensayo de Paracaidismo. Fueron nominados para realizarlo ocho individuos de tropa, procedentes de las cuatro unidades de la Aer. Militar; era una actividad inédita y no se poseen antecedentes sobre el resultado final del Curso de Ensayo; posteriormente, primero a impulsos de un instructor civil argentino, en la década de los años 60 y luego bajo la dirección de un Mayor del ejército de los EE.UU., en la década de 1970, se reeditaría, ya con una práctica entusiasta, aunque de mediana duración en el tiempo, la actividad de paracaidismo. En el último de los grupos, con una organización aceptable desde el punto de vista deportivo, bajo la dirección del Mayor Charles Fry, alcanzó una ponderada eficiencia, que congregó un consecuente conjunto de oficiales y tropa.

Los antiguos y nobles Tiger Moth, que supieron recorrer todas las rutas de la patria y que conocieron cuanta elemental pista de aterrizaje hubiera en la frontera, en las misiones de represión del contrabando, enlazando los pequeños destacamentos del Ejército, fueron sustituidos en 1943 por los entrenadores primarios (PT-19) Fairchild.

Dentro de los cuadros activos de la Aeronáutica Militar, el 29 de setiembre de 1946 inició el General Cesáreo L. Berisso el desempeño del cargo de máxima jerarquía; ese día fue designado Director General del Arma, cargo que ostentaría hasta su pase a retiro el 24 de noviembre de 1947. Cerró de esta manera una larga cadena de aventuras, que empezaban cada día al poner en marcha el motor de un avión y cuya

historia se fue enriqueciendo paulatinamente, según crecía y mejoraba la organización que le tuvo como uno de los cuatro pilares de su fundación.

VII. LA BASE AERONAUTICA Nº 1

En el año 1947 se traslada para su sede definitiva la Base Aeronáutica Nº 1, en Carrasco, desde su aeródromo inicial en el Camino Mendoza. Depositaria del mayor peso de la Fuerza Aérea como instrumento táctico, la evolución de esta unidad fue siempre un proceso constante de profesionalización, desarrollo y aplicación al más alto nivel del espíritu de vuelo. En Marzo de 1949 tiene ya en su dotación al Grupo de Avn. de Bombardeo, que había estado instalado desde su creación en el Aeródromo Militar "Gral. Artigas". Este Grupo, creado el 23 de marzo de 1947 según Decreto Nº 9108, había tenido en sus inicios aviones C-47, pero recibe su espaldarazo al arribar al país los B-25 "Mitchel", que lo convierten en una excelente unidad ofensiva.

En noviembre de 1947 llegan al Uruguay siete aviones AT-6 traídos en vuelo por pilotos uruguayos; poco después llegan los integrantes de la numerosa misión, con los cinco T-11 que completaban la partida.

La nueva Arma va consolidándose paso a paso, cubriendo con seguridad cada etapa de su funcionamiento y asumiendo las tareas y responsabilidades que su propia naturaleza le exige; por obra del Decreto Nº 11.438, del 26 de abril de 1948, se crea el Curso de Cadetes de la Escuela Mil. de Aeronáutica. El 25 de Agosto siguiente, desfilan nuestros cadetes luciendo por primera vez los "vivos" celestes que caracterizan al Arma. Ese año egresa la Promoción "General Máximo Santos", desde el mencionado Instituto. Y al año siguiente, en cumplimiento del Decreto 1001, emitido con anterioridad, se desarrollarán en la Escuela los Cursos de Pasaje de Grado para Tenientes y Capitanes.

El 3 de abril de este año, murió en Brasil un aviador que llenó toda una época en el entorno del Río de la Plata, el italiano Bartolomé Cattáneo.

En agosto de 1949, el 8 para mayor precisión, parte de Carrasco una hermosa misión de confraternidad y solidaridad americana; dos aviones C-47 llevan a la república ecuatoriana un nutrido contingente de médicos, técnicos y un cargamento de medicinas, para aliviar la situación crítica de aquella nación hermana castigada por movimientos sísmicos.

El 11 de junio de 1950, en una imponente demostración para la época, llegan al Uruguay 11 bombarderos medianos B-25, que son asignados naturalmente al Grupo de Bombardeo con asiento en la Base Aeronáutica Nº 1. El vuelo de traslado fue cumplido con total éxito, significando una demostración de capacitación y competencia; el comandante del grupo fue el mayor Juan Carlos Jorge. Sin embargo antes de finalizar 1950, esta exitosa operación fue igualada por el traslado en vuelo desde los EE.UU. de Norteamérica, de 24 aviones F-51 "Mustang". El Jefe del Grupo fue esta vez el Tte. Cnel. Carlos M. Sención y al igual que los bombarderos, enhebraron milla a milla, los cielos de las tres Américas, con toda felicidad.

VIII. LOS GRUPOS DE AVIACION Nos. 2 y 4

1951 atestigua la creación de dos unidades que con el tiempo se constituyeron en factores importantes en la capacitación y el desarrollo, así como en el empleo de la aviación; en este año por Decretos 18.220



C. L. Berisso en 1943 como coronel.



Avión T-33. Entrenador de caza aterrizado en Carrasco.

y 18.221, se crean respectivamente el Grupo de Avn. N° 2 de Caza, y el Grupo de Avn. N° 4 de Transporte. El primero, excelentemente equipado con los F-51 y el segundo con una dotación inicial de cinco C-47 y un UC-45. El Grupo N° 2, tuvo la suerte, como unidad clásica de combate, de contar desde su creación con un material de gran calidad; el avión F-51 fue la última palabra en aviones de caza con motor de combustión interna, de pistones,

es decir, fue la más alta expresión técnica en su clase; sería sustituido ya en los cielos de Corea, por los aviones a chorro. Hacia 1957 y 58, se reCompleta su dotación con un escuadrón íntegro de cazas F-80 y cuatro T-33 (versión biplaza de aquél, para instrucción); paralelamente a esta renovación del material, se implantó en la operación del Grupo un más moderno y racional sistema como escuela de vuelo, cubriendo todos los aspectos de la instrucción y operación táctica. La aplicación de esta doctrina de vuelo, como una conducta integral de operación, fue diseminándose progresivamente a las demás unidades, con lo cual en pocos años se había conseguido un buen nivel y una razonable uniformidad en el desarrollo de los planes de instrucción, pero principalmente, al nivel de la operación estricta de los aviones.

El Grupo de Avn. N° 4 prosiguió operando con sus C-47 hasta 1970, en que recibe dos Fokker F-27, que se complementan poco después con dos Fairchild 227, similares al F-27 en cuanto a performances y capacidad, mas con sensibles diferencias en varios sistemas.

Promoción "Juan Antonio Lavalleja"; egresada de la Escuela Militar de Aeronáutica el 21 de diciembre de 1952; las alas que recibe, son el fruto integral de la Escuela, del esfuerzo de sus oficiales; fue la primera promoción modelada totalmente en aquel Instituto.

El panorama del año 1953 está absorbido totalmente por el significado categórico y radiante de la creación de la Fuerza Aérea; mas debemos hacer un breve paréntesis para citar un modesto homenaje realizado el 17 de marzo en Los Cerrillos, donde el Mayor Alfredo Lamela, reeditando gloriosas y lejanas épocas, vuela el Castaibert con que el Tte. Berisso triunfó en la competencia de velocidad entre Buenos Aires y Mendoza, en la República Argentina. En esta ocasión, se colocó allí la piedra fundamental para un futuro monumento a la Aviación, precisamente en el lugar donde funcionó la primera y fugaz Escuela de Aviación.

IX. CREACION DE LA FUERZA AEREA

En cumplimiento de la Ley 12.070 que lleva la fecha del 2 de diciembre de 1953, la totalidad de las Unidades, Servicios, instalaciones, material y personal de la Dirección General de Aeronáutica Militar, pasa a integrar un conjunto autónomo dentro de las Fuerzas Armadas, en un pie de igualdad con el Ejército y la Marina. La Ley, una larga y sentida aspiración, había merecido el impulso de distinguidos Jefes de la Dirección de Aeronáutica, hasta que luego de un prolongado tránsito por las Comisiones respectivas, el Parlamento le dio su aprobación y recibió el cúmplase en la fecha que se indicó.

En la fecha en que la Ley fue proyectada y elevada a la Asamblea General, en las postrimerías de 1950, era un criterio recibido internacionalmente que las Fuerzas Aéreas debían situarse en el mismo nivel de importancia y autonomía que las demás fuerzas; distinguidos y conceptuados analistas, críticos y estrategias lo habían establecido así, concluyendo que una fuerza que es capaz de golpear al enemigo en lo más profundo de su estructura, con una concentración de poder ofensivo inigualada y con una velocidad y flexibilidad que no tiene ninguna otra

organización, no puede bajo ningún concepto estar subordinada a las Fuerzas de superficie sino que debe formar con ellas un conjunto armónico, equilibrado, que pueda ser orientado y conducido en beneficio de un objetivo común. Está por otra parte, la naturaleza cada día más tecnificada de sus medios y de su operación, lo que le impone una conducción profundamente comprensiva de sus características esenciales. En la fecha de elevación del proyecto, prácticamente no existían ya Fuerzas Aéreas en situación de dependencia del Ejército, debiendo citarse el ejemplo esclarecedor de Gran Bretaña, que en 1918 creó la aviación como Fuerza independiente.

El Art. 1° de la Ley estableció: "Institúyese la Fuerza Aérea Militar con la totalidad de los elementos de infraestructura, material, personal y rubros de la actual Aeronáutica Militar". El Art. 2° transformaba el órgano de comando, la Dirección General, en Inspección General de la Fuerza Aérea, "la que bajo la autoridad inmediata del Ministerio de Defensa Nacional, centralizará el mando directo de la Fuerza Aérea con la colaboración del Estado Mayor de la F. Aérea". Precisaba seguidamente los deberes y atribuciones del Inspector General de la F. Aérea, entre otros: "a) Asesorar al Gobierno de la Nación, por intermedio del Ministerio de Defensa Nacional, en todo lo concerniente al tráfico Aéreo y problemas de la aeronavegación interna e internacional y en lo referente a la política aeronáutica del país en todos sus aspectos y especialmente en aquellos relacionados con la defensa nacional. b) Ejercer el mando de las Unidades de la Fuerza Aérea, Escuelas, Servicios, Reparticiones y Organos que le estén subordinados. d) Asegurar el cumplimiento de las medidas de Policía del Aire en todo el espacio aéreo comprendido dentro de la jurisdicción nacional. e) Tendrá con respecto a las Fuerzas Aéreas las mismas funciones que el Inspector del Ejército con respecto al Ejército". El Art. 5° confirmaba: "El Inspector de la Fuerza Aérea y el Jefe del Estado Mayor General de la F. Aérea integrarán en carácter de Miembros Permanentes el Consejo de Defensa Nacional". Su promulgación fue refrendada por el entonces Presidente del Consejo Nacional de Gobierno, Sr. Andrés Martínez Trueba, el Ministro de Defensa Nacional, Esc. Ledo Arroyo Torres y el Dr. Eduardo Jiménez de Aréchaga.

El azar y el decurso incesante del tiempo con su secuela de acontecimientos, condujeron a que la Orden de la Inspección General del Ejército, que despedía al dilecto hijo cuando adquirió su mayoría de edad, fechada el 18 de diciembre de 1953, con el N° 3337 cuyo texto expresaba: "Al crearse por Ley recientemente aprobada, la Fuerza Aérea Militar y la Inspección General de la Fuerza Aérea, el suscrito, en nombre del Ejército y el suyo propio, le hace llegar a los componentes de la flamante rama de las Fuerzas Armadas, los mejores votos de pleno éxito en la etapa a vivir en la nueva organización", estuviera firmada por el poseedor del Brevet N° 5 de Piloto Aviador Militar, el General Oscar D. Gestido.

X. MUSEO AERONAUTICO Y AGRUPAMIENTO DE BUSQUEDA Y RESCATE

El 18 de agosto de 1954, por decisión inserta en el Boletín del Min. de Def. Nacional N° 3696, adquiere categoría institucional el Museo Aeronáutico, modesto y valioso conjunto de testimonios de la historia de la Aviación; desde una vitrina gana espacio en el hall de la Inspección de la F. Aérea, en el edificio de Uruguay esquina Yi, luego su desarrollo lo lleva al salón de acto de la Base Aérea N° 1, en Carrasco, donde se produce su inauguración oficial en octubre de 1956; una tesonera labor de investigación, de acopio de piezas, documentos, fotos y testimonios de nuestra historia aeronáutica, desborda prontamente aquel local y lo lleva a ocupar el predio que ocupa en la actualidad, en la confluencia de la Avenida Dámaso A. Larrañaga con la calle Ing. José Serrato, donde se conserva un enriquecido volumen de piezas auténticas, ejemplares únicos reconstruidos y aviones más recientes que trazan con su silueta lapsos trascendentes de nuestra historia.

El 25 de julio de 1955 se crea en el Aeródromo "Cap. Boiso Lanza" de acuerdo a una Orden N° 172 de la Insp. Gral. de la F. Aérea, un Agrupamiento de Búsqueda y Rescate, al cual se le asignaron dos helicópteros Bell H-13G. Allí permanece hasta diciembre de 1963, fecha en que se traslada a la Base Aer. N° 1. Posteriormente irá mejorando su dotación y reequipándose, ya como Grupo de Avn. N° 5 de Búsqueda y Rescate; su muy corta historia de un cuarto de siglo, está jalonada sin embargo por una secuencia indefinida de misiones de alto contenido social y humanitario, que van desde la aparición original y jubilosa de un helicóptero en soleados actos públicos y deportivos, hasta aquellos rescates donde la sangre fría, la capacidad y el entrenamiento de las tripulaciones y las posibilidades técnicas de las máquinas, fueron severamente puestos a prueba.

En agosto de 1955, de acuerdo a las disposiciones contenidas en el Decreto N° 23.867, se crea en la Base Aer. N° 2 el Grupo N° 1 de Reconocimiento Táctico. Llevará esa designación hasta 1969, en que apropiadamente se le designa "de Instrucción y Entrenamiento", ya que su misión principal consiste en proporcionar a las promociones de pilotos la escuela avanzada de vuelo.

Confirmando una disposición anterior, del año 1957, un decreto del 15 de setiembre de 1959, numerado 24.267, establece que todos los Cursos de Pasaje de Grado y los de Estado Mayor, para los Oficiales de la Fuerza Aérea, se realizarán en la Escuela de Comando y Estado Mayor Aéreo; su Reglamento es publicado en febrero de 1960, siendo su sede inicial en la Base Aer. N° 1 en Carrasco; por muchos años, hasta mediados de la década del 70, su labor formativa profesional y doctrinaria se desarrolló en aquel lugar, instalándose luego en su sede actual del Aeródromo "Cap. Boiso Lanza" sobre la Avenida de las Instrucciones. En el marco de las exigencias técnico-profesionales que plantea la evolución constante de la Fuerza y el pensamiento militar, su quehacer docente ha adquirido un nivel especial de jerarquía y calidad intelectual.

Como se había mencionado anteriormente, la próxima unidad que empezó a emigrar del Aeródromo "Boiso Lanza" fue la Dirección General de Talleres, Alm. Generales y Servicios; en 1960 trasladó a dependencias de la Base Aérea N° 1 los talleres, más tarde denominados Regimiento de Mantenimiento. En ellos, se verá reflejada la enorme complejidad que encierra cada sistema y cada equipo de las aeronaves actuales; sin duda existe una diferencia entre las hélices que equilibraba don Miguel Nadal y el taller actual de hélices, que requiere una habilitación internacional para que sus trabajos sean homologados. Y en los años de la década de 1920, se había iniciado la construcción de varios aviones, alguno de los cuales voló con señalada eficiencia. Hoy día, los planes de producción se ajustan a un cronograma estricto y cada inspección total, aún de un avión de entrenamiento, requiere un gran caudal de horas-hombre, equipos con la más alta y sofisticada tecnología y cantidades considerables de rubros disponibles.

Corrían ya los años 70 y al Regimiento de Mantenimiento le siguió el Comando de la Brigada con su cuartel general en pleno; permanece aún en el antiguo Aeródromo, el Regimiento de Abastecimiento, con sus depósitos y la Imprenta.

En la intimidad de la Brigada y de sus Talleres, podrán encontrarse infinidad de hitos y etapas consagratorias; cada día las tareas de mantenimiento son más complejas, de modo que encarar una tarea adicional fuera de los planes, o adelantar la terminación de un trabajo es realmente un compromiso más que difícil, lindante con lo imposible; sin embargo la celebración del 17 de Marzo de

Formación de A-37.



1979, que ofreció a la población de Montevideo, a las autoridades y a la propia Fuerza Aérea un desfile con un porcentaje inusual de aviones en orden de vuelo de todos los tipos, debió representar para la brigada de Mantenimiento y Abastecimiento, un motivo de legítimo orgullo y honda satisfacción ante el deber cumplido.

XI. TAMU

1961 señala en particular dos hechos de amplia proyección; el primero de ellos indica la iniciación de los vuelos periódicos a las capitales hermanas de Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay y Chile, con frecuencias mensuales alternadas; corrientemente llamados "Correos", constituyeron la primera experiencia formal —salvada con solvencia— de transporte de pasajeros como línea aérea. Esta experiencia fue capitalizada con altos dividendos al asumir TAMU, en 1970, —fecha en que fue creada su Dirección como dependencia específica— la responsabilidad de los vuelos regulares de PLUNA al interior del país; en el marco de un Convenio publicado el 19 de agosto objeto de la Resolución N° 44.062 del Poder Ejecutivo, la Fuerza Aérea a través de la Dirección de TAMU y con los medios aéreos de los Grupos de Transporte Nos. 3 y 4, fue cumpliendo con eficiencia y recuperando progresivamente la confianza de un mercado prácticamente abandonado por años. Posteriormente, también por un decreto gubernamental, se autorizó que los servicios de TAMU complementaran, según sus necesidades, los vuelos internacionales de PLUNA, tanto en el transporte de pasajeros como de carga. Se mantienen, no obstante, con leves variaciones, las frecuencias iniciales de los "TAMU Interior", misiones de apoyo administrativo, acción cívica de contenido social y complementación de necesidades a las entidades públicas de transporte de funcionarios, carga y correspondencia, así como de enlace entre las guarniciones militares del interior. Los servicios de esta dependencia adquirieron un alto desarrollo con la creación en 1976 de una nueva unidad de vuelo, el Grupo de Avn. N° 6 de transporte, que estrenó una dotación de cinco aviones de fabricación brasileña, el EMB-110 "Bandeirante" un transporte liviano designado C-95. Este Grupo se desempeñó con alta efectividad en la atención de las líneas domésticas de PLUNA, correspondiéndole en gran medida el restablecimiento de la regularidad en la prestación del servicio y la mejor imagen de la empresa citada.

El segundo hito importante para la Fuerza Aérea, fue el traslado al edificio construido especialmente en el Aeródromo Boiso Lanza, del Cuartel General de la Inspección General de la F. Aérea y su Estado Mayor, ocupación que se verificó en diciembre de 1961, con inauguración oficial en marzo del año siguiente.

En repetidas ocasiones se ha cumplido el proceso por el cual una dependencia elemental, de escasa envergadura, ha ido creciendo a impulsos de crecientes responsabilidades en su respectiva área; tal caso se repitió con los talleres de radiocomunicaciones y electrónica; en determinado momento su tarea había adquirido una dimensión considerable en la atención de los servicios de comunicación, de mantenimiento de las facilidades de radio y los equipos de a bordo, de modo que su creación como Servicio de Comunicaciones y Electrónica en 1962, no hizo más que institucionalizar y refrendar una dimensión y categoría preadquiridas.

Desde la desaparición de los bombarderos B-25, el Grupo de Avn. N° 3, había empezado a operar con aviones C-47, lo cual, de hecho lo transformaba en una unidad de transporte. En 1964, por una resolución publicada en el Boletín de Defensa Nacional N° 5491, se le transforma legalmente en Grupo de Transporte. Apoyado en una dinámica por encima del nivel común y en la nobleza de un material como el C-47, que se niega a desaparecer, el Grupo absorbió con solvencia, singular espíritu de vuelo y sentido del deber, las necesidades de transporte de todo tipo que se plantearon a la Fuerza. Es así que por su sala de Opera-

ciones han pasado misiones sanitarias desde todos los confines del país, vuelos de carga, los "correos" regulares, las búsquedas sobre el Río de la Plata, el lanzamiento de paracaidistas y el traslado de delegaciones. Un historial, en fin, rico y digno de una unidad que alcanzó hace tiempo la mayoría de edad en su especialidad.

Ya se ha mencionado anteriormente que desde su creación el Grupo N° 4 había contado con una dotación de C-47; en 1970, con tripulaciones propias, el Grupo encaró y llevó a exitoso término, el traslado desde Holanda de dos aviones Fokker F-27; el cumplimiento de la misión sin mayores contratiempos, puso de relieve la capacidad espléndida de sus tripulaciones. Esta capacitación, unida a una inocultable aptitud y vocación, han sido factores determinantes para alcanzar un rendimiento excelente en el cumplimiento de los vuelos del convenio con la empresa estatal PLUNA.

En 1970 se incluye, en el conjunto de disposiciones que comprende la Ley de Rendición de Cuentas y Balance de Ejecución Presupuestal,

una nueva denominación para el máximo nivel de mando dentro de la Fuerza; el Inspector General será en lo sucesivo Comandante en Jefe y el escalón se denominará Comando General de la Fuerza Aérea. Se completa de esta manera una adecuación iniciada en 1965 con la integración de los Comandos Aéreos, que reunieron en su órbita las dependencias con responsabilidad en el área respectiva; bajo el Comando Aéreo de Entrenamiento se ubicaron las Escuelas de Comando y Estado Mayor, Militar de Aeronáutica y Técnica; dependiendo del Comando Aéreo de Material las Brigadas de Mantenimiento y Abastecimiento y de Comunicaciones y Electrónica; en la órbita del Comando Aéreo Táctico las Brigadas Aéreas I y II. Esta adecuación comprendió también un cambio de denominación en las



*Transporte de pasajeros y carga
FOKKER F-27.*

Bases Aeronáuticas, que fueron nominadas en adelante como Brigadas Aéreas, integradas a su vez por Regimientos y Grupos, teniendo por asiento o sede la infraestructura física de la Base respectiva.

Finalmente, la década iniciada en 1970 ha sido para la Fuerza Aérea, como lo ha sido sin duda para el país, un tiempo grávido de acontecimientos resonantes, de cambios profundos y de transformaciones substanciales. La realización del Convenio con PLUNA significó uno de los primeros y positivos pasos en el camino de la participación activa en el ámbito público. Pero la verdadera dimensión de esa participación se asume al iniciarse el actual proceso político institucional, en el cual la Fuerza Aérea, dentro de su rol protagónico, instituyó al máximo nivel una Dirección General que agrupó a dos reparticiones de gravitación suma en la actividad aeronáutica. Bajo la Dirección Nacional de Aviación Civil e infraestructura aeronáutica con dependencia directa del Comando General de la Fuerza Aérea, se ubicaron las respectivas Direcciones de Infraestructura Aeronáutica, antigua Comisión Nacional de Aeropuertos, y la de Aviación Civil. El área de responsabilidad de la primera, comprende todos los aeropuertos del Estado, sus instalaciones de apoyo, radio ayudas y comunicaciones, así como los servicios que se proporcionan a las aeronaves. La segunda mencionada, retorna a la esfera de la Fuerza Aérea, tal como cuando fue creada.

De este modo la Fuerza Aérea ha tomado bajo su dependencia inmediata la orientación y ejecución efectiva de la política aeronáutica nacional,

desde el más alto nivel. A través de la Dir. de Infraestructura, regula y establece prioridades para la construcción, ampliación, mantenimiento y operación de los aeropuertos, así como las normas legales que amparan, gravan y ordenan el tránsito de las aeronaves en los mismos. Y por intermedio de la Dirección de Aeronáutica Civil, ejerce el control y la orientación de la política aeronáutica en el ámbito espacial, en las relaciones con los organismos internacionales y con las empresas dedicadas al transporte aéreo-comercial y en la formulación de las normas jurídicas que regulan la actividad aeronáutica privada, comercial y deportiva.

150 AÑOS DE POLICIA EN EL URUGUAY

Escribir en pocas líneas la historia de la Policía, es compromiso harto difícil, pues ella, amén de confundirse con la propia historia de la Patria, ya que puede decirse que ambas nacen juntas —lógicamente no puede concebirse la existencia de un Estado moderno sin policía—, sino porque la historia del día a día policial, es la historia íntima, lo que se llama la “petite histoire” de una sociedad. Nada mejor para calibrar el ser y el quehacer de una comunidad urbana que leer (entre líneas) los partes policiales diarios, ellos nos hablan de las pasiones, los vicios, los sentimientos, las virtudes, las apatencias, los dolores y las alegrías de una población, nos brinda una visión social y psicológica de ella.

ANTECEDENTES HISTORICOS

En la organización política que rigiera nuestra antigua Banda Oriental en el periodo colonial, poder militar y civil dividen responsabilidades y funciones en la conducción de la sociedad y entrambos tienen que ver, de distinto modo, en el orden interno que es función típica de la policía.

La contención de las depredaciones de los indios y de los excesos de los vagabundos del campo, más tarde llamados changadores y luego calificados de gauderios y gauchos, el hacer cumplir las disposiciones respecto al funcionamiento de pulperías, y algunas en las zonas urbanas tan pintorescas como impedir el tránsito al galope por las calles, o el suministro de bebidas alcohólicas a los negros esclavos. Todas estas fueron funciones policiales cumplidas entonces por representantes de los Cabildos, Alcaldes Provinciales y de la Hermandad y sus Tenientes Alcaldes, ayudados por tropas (de caballería en la campaña), con lo que se configura esa reciprocidad entre autoridad civil y militar que señalamos.

Para terminar con estas brevísimas indicaciones sobre este periodo, queremos destacar un hecho notable a nuestros sentimientos: el capitán de caballos corazas don Juan Antonio Artigas, abuelo de nuestro prócer y fundador de Montevideo —semilla de la semilla de nuestra nacionalidad lo hemos llamado—, fue el primer Alcalde de la Santa Hermandad de Montevideo, designado en 1729, y por tanto primer jefe de policía en campaña en la época colonial, cumpliendo con elevado celo y eficacia la represión a los insultos de los indios y depredaciones del ganado y contrabando por parte de los changadores. Ya casi a fines del siglo XVIII, su ilustre nieto José, que llegaría a ser el indiscutido Jefe de los Orientales y Protector de los Pueblos Libres, fue designado como jefe de partida en campaña del recién creado cuerpo de Blandengues (Milicias de Caballería), verdaderamente el primer cuerpo policial en nuestro territorio y podemos decir que fue en esas funciones, defensa de la frontera, represión del contrabando, sujeción de desórdenes internos, incluso indisciplinas de clases, desertiones, etc., que labró su personalidad de jefe y su fama de hombre de orden, de protector de los más necesitados, de estadista en ciernes, de severo sostenedor de la ley y la justicia (las auténticas funciones de la policía).

LA PATRIA VIEJA Y LA INDEPENDENCIA

El propio Artigas en la rutilante década de su actuación como conductor del pueblo oriental (1811-1820) —pasaje fugaz como el de un



Guardia Civil - 1890



Guardia Metropolitana - 1930



Policía de Tránsito - 1980

meteorito o un cometa, pero de hondísimas consecuencias, como el rayo que penetra la tierra y fragua sus materiales para la eternidad—, en sus disposiciones de gobierno tendientes a evitar los abusos y la anarquía consecuencias de la propia situación de guerra, a controlar al gauchaje y proteger los derechos de la propiedad y tranquilidad de las familias; paladín auténtico de los derechos humanos a través de las sabias disposiciones de sus famosas Instrucciones a los Diputados Orientales, de 1813, verdadero proyecto de constitución, republicana, federal y democrática, actúa como un auténtico supervisor y planificador de las actividades policiales.

Como, por su mandato, aquel pundonoroso joven oficial de toda su confianza, Fructuoso Rivera, en 1815 actúa en Montevideo en función de Comandante Militar, pero sobre todo como un verdadero Jefe de Policía, en apoyo de la actividad del Gobernador Delegado (Barreiro) y del Cabildo, contribuyendo con la mayor eficacia a reponer la tranquilidad entre el vecindario, agitado por la poco feliz gestión de Otorqués y los avatares de la situación, protegiendo la inviolabilidad de los hogares y la pacífica convivencia de todos.

Con el amanecer definitivo de la Patria, en la gloriosa campaña del 1825 al 28 y con el advenimiento de un gobierno verdaderamente nacional, se dan los pasos decisivos, fundacionales, de la auténtica policía uruguaya. Junto al Estado Oriental, en 1829, nace la benemérita institución encargada de velar, en silencio, por el desarrollo pleno de las potestades de los buenos pobladores, de proteger anónimamente la paz interior, de propender, en una palabra, al imperio de la ley y el orden.

DURANTE LAS CONVULSIONES INTERNAS

Agitado como fue el país por intensas convulsiones internas, en parte por ambiciones de adentro, un mucho por las inconfesadas o más o menos desembozadas aspiraciones colonialistas o anexionistas de afuera, cupo a la organización policial, a los jefes políticos y las fuerzas de su dependencia, una ardua y muchas veces ignorada tarea de preservación del orden y derechos, aun en los más difíciles momentos de anarquía beligerante.

Se llegó así a verdaderos extremos de heroísmo y a logros aparentemente imposibles, como en la sitiada Montevideo de la Guerra Grande, aquella Nueva Troya, entre cuyos muros a despecho de la angustiosa situación, se mantuvo el orden interior, se protegió la propiedad y la vida de los ciudadanos y se posibilitó la continuidad de una digna vida en sociedad, incluso con diversiones imprescindibles al mantenimiento de esa misma digna existencia.

O durante el sitio y heroica resistencia de Paysandú, una década más tarde, cuando las fuerzas policiales defendieron palmo a palmo, casa a casa, la ciudad, cayendo muerto incluso, por las balas adversarias, su Jefe, el Comandante Pedro Rivero, protagonista él mismo de hazañosos episodios durante las históricas y trágicas jornadas.

LA MODERNA POLICIA EN EL URUGUAY MODERNO

Desde el gobierno del Coronel Latorre y con momentos fundamentales en el del Tte. General Máximo Santos, la policía uruguaya, junto con el país, entró en su mayoría de edad y en una auténtica modernidad: conceptual, de disposiciones, de estructuras, de equipamiento, de preparación sico-físico-técnica de sus cuerpos, en etapas sucesivas y siempre progresivas hasta la actualidad.

Así pudo ser protagonista en la pacificación de la campaña, en la eliminación del matrera, en la protección auténtica a la propiedad, dentro del proceso de modernización del agro que produjo el gran cambio socio-cultural campesino entre la década de 1870 y el fin del siglo pasado. En la eficaz erradicación del malevaje y la trata de blancas en los

fin del siglo y comienzos del presente, en la orilla de Montevideo —uno de los peajes que hubo que pagar por el crecimiento demográfico y la inmigración masiva, por el progreso en fin. O en combatir con igual celo y sacrificio de vidas a las bandas de corte gangsteril que pretendieron sembrar el pánico en el Montevideo alegre de los años 20 al 30, intentando trasplantar a nuestro pacífico ambiente, entonces todavía algo aldeano, las malas prácticas de los “raqueteros” de Chicago de esos tiempos.

Por último en los años presentes, ha sido y es la policía, cada vez más altamente tecnificada y calificada en cuanto a la formación integral de sus hombres, una de las más eficaces palancas para lograr las metas obtenidas en la lucha contra el terrorismo (que cobró muchas heroicas víctimas entre sus cuadros) y, especialmente en el orden interno, en la paz y tranquilidad privilegiadas de que disfruta nuestra ciudadanía y todos cuantos nos visitan, en el goce pleno de sus derechos, en el disfrute de un ambiente de moralidad social notorio, todo con tal suceso, como para festejar, con auténtica satisfacción del deber cumplido, alegremente, su sesquicentenario en el pasado año 1979, con resultados tan positivos a la vista como el que señalara, con legítimo orgullo, el Sr. Jefe de Policía de Montevideo, Coronel Arregui, con motivo de dichos festejos: sólo un crimen, en todo el transcurso del año, ha quedado sin sanción.

Por eso, cada vez que disfrutamos de un acontecimiento deportivo, de un rato de solaz, de nuestro trabajo en orden y sin disturbios o presiones o cortapisas, cuando, en fin gozamos de la tranquilidad de nuestra familia, sin temor de circular por paseos o calles a cualquier hora, sin miedos y sin angustias, recordemos que, para que todo eso sea posible, hay hombres en vigilia, celosos cancerberos de nuestra paz y nuestras vidas, los policías.

LOS BOMBEROS

Como los de la propia policía, los servicios de lucha contra el fuego se confunden, desde la época colonial y aún hasta los primeros años de vida independiente, con la historia de los cuerpos militares y de las milicias. Luego, y hasta muy avanzado el siglo XIX fueron las de bomberos funciones cumplidas por los cuerpos policiales, con el auxilio muchas veces del ejército y, particularmente en lo que se refiere a los incendios en Montevideo, con la ayuda muy importante de los cuerpos de unidades navales, que con sus bombas y sus heroicos hombres contribuyeron a combatir, lamentablemente con una eficacia proporcional a los escasísimos medios técnicos de la época (cubos o baldes de agua y una manguera de cuero de pocos metros, autoportante, llamada “el carretel”), los grandes incendios de depósitos, barracas, molinos y comercios, que hubo en la capital a lo largo de las décadas centrales del pasado siglo.

Todos los problemas emergentes de tal precariedad de recursos, así como el crecimiento demográfico, urbanístico y edilicio de Montevideo desde los comienzos del último tercio del siglo XIX, llevaron al Jefe de Policía de Montevideo, Cnel. don Julio Muró, a elevar al Gobierno un proyecto de estructuración de un auténtico Cuerpo de Bomberos, con autonomía relativa de lo policial por sus funciones especializadas y sobre todo, dotado de elementos apropiados y los más modernos para la época que le significaran un equipamiento eficaz para el cumplimiento de sus tan difíciles tareas, como equipos personales, cascos, mangueras, carros, etc. Para ello proponía, la realización de una gran colecta pública a efectos de obtener fondos para la adquisición de tales elementos. La colecta se llevó a cabo con éxito total y la iniciativa de la creación del Cuerpo de Bomberos de Montevideo, después de diversos trámites e instancias también prosperó. Así se sancionó, finalmente, la Ley N° 1955 del 27 de octubre de 1887, que creaba el Cuerpo de Bomberos de la Capital.

Junto, o diríamos discretamente a la sombra de las iniciativas del Coronel Muró, había un sacrificado hombre del fuego, un vocacional de la función, un héroe de esa lucha entonces más desigual que nunca, el

Capitán Bañales, "Encargado de la bomba de Incendios" desde 1882. Un hombre con gran experiencia, que no escatimaría ningún esfuerzo, incluso el de su propia vida que tantas veces puso en riesgo (y que estuvo a punto de perder junto a su joven hijo, en un gran incendio en 1888).

Aquellos pioneros, con los auxilios de una Comisión Especial designada a los efectos, con los fondos de la mencionada colecta, un total de \$ 12.777,84, adquirieron los primeros elementos modernos con que contaron nuestros bomberos, a saber: 100 metros de manguera de cuero; un carro-bobina de cuatro ruedas para las mangueras, que fue llamado "la araña", por el personal; un carro para transportar otros materiales; un carro portamangueras y otros dos carros de cuatro ruedas para conducir a los bomberos. También cuerdas, escaleras, cinturones, máscaras anti-humo, uniformes y calzado especial, cascos, etc.

El Capitán Bañales fue designado como primer Jefe del Cuerpo de Bomberos por decreto del Gobierno de abril 14 de 1888, pasando a situación de retiro en 1907, no obstante lo cual en 1909, a su regreso de un viaje a Europa, presenta, como un último importante servicio a la función que cumpliera con tantos méritos y tantos años, un proyecto de reorganización de los servicios de incendios en todo el país.

Cuatro días después de la designación de Bañales como Jefe, el 18 de abril de 1888, el Cuerpo de Bomberos se instaló en la que podemos llamar su primera sede propia, en la calle entonces Queguay N° 268, hoy Paraguay, entre San José y Soriano. Sus primeros efectivos fueron 55 hombres, a saber: 1 Jefe; 1 Segundo Jefe; 1 Maquinista; 1 Foguista; 1 Sargento 1ro.; 1 Sargento 2do.; 2 Cabos; un Clarín y 46 bomberos.

Y fue precisamente durante los festejos del Centenario de la Jura de la Constitución, en 1930, hace exactamente 50 años, que se inauguró el edificio, proyecto y dirección del Gral. Arquitecto Alfredo Campos, cuartel llamado por eso "Centenario", al que entonces se trasladó el Cuerpo y donde se encuentra funcionando actualmente la Dirección Nacional de Bomberos, dependencia del Ministerio del Interior y el Departamento Central de Bomberos de Montevideo, que con todos los destacamentos con asiento en el interior, constituyen el servicio nacional de Bomberos. El clásico y tradicional edificio ocupa la manzana delimitada por las calles Colonia, Minas, Mercedes y Magallanes, con frente a la Plaza de los Treinta y Tres.

Resulta casi obvio destacar los enormes servicios prestados a la sociedad por este sacrificado cuerpo en casi un siglo de existencia, la heroicidad de sus hombres, lo tremendamente difícil de las tareas cumplidas, muchas veces con grandes riesgos, siempre con altruismo, procurando salvaguardar la integridad de los bienes y particularmente las vidas de los ciudadanos, no sólo luchando contra el fuego, el enemigo natural de estos soldados anónimos, sino en todo tipo de accidentes, eléctricos, de tránsito, derrumbes, industriales, etc.

INDICE CRONOLOGICO DE LAS PRINCIPALES LEYES, DECRETOS Y DISPOSICIONES DE CARACTER POLICIAL (¹) (De 1825 a 1890)

Octubre 17 de 1826. - Ley suprimiendo los Cabildos y encargando de las funciones policiales de éstos a los Comisarios, fijando su número y asignación, y dividiendo para el servicio de la policía, los pueblos de campaña en cuarteles y distritos.

Enero 10 de 1827. - Decreto determinando la intervención de la policía en las aprehensiones y estableciendo medidas para garantizar la seguridad personal.

Enero 24 de 1827. - Decreto poniendo las Cárceles bajo la dependencia de las autoridades policiales.

Enero 25 de 1827. - Primer Reglamento de Policía.

Abril 10 de 1829. - Ley difiriendo hasta que fuera sancionada la Constitución, discutir el proyecto de policía y autorizando al Gobierno a proveer, entre tanto, con los medios de que está en posesión.

Agosto 14 de 1829. - Decreto creando el cargo de Jefe de Policía del Estado, sus cometidos y superintendencia sobre todos los funcionarios policiales.

Octubre 8 de 1829. - Decreto dictando medidas sobre organización de fuerzas auxiliares de policía para prevenir y castigar los delitos que se cometan en campaña.

Diciembre 18 de 1829. - Primera Ley Orgánica de la Policía. Creación de los Jefes Políticos departamentales y sus Tenientes, cometidos, nombramientos, servicios y destino de las fuerzas del Ejército para auxilio de la Institución.

Julio 18 de 1830. - Primera Constitución de la República. Disposiciones relativas a funciones del servicio policial y órganos de la misma.

Marzo 2 de 1831. - Ley N° 11. Reglamento para los Jefes Políticos y sus Tenientes; Ley N° 12, organizando el personal de la Policía.

Mayo 13 de 1836. - Ley N° 118, estableciendo un impuesto para el sostén y conservación del Servicio de Serenos.

Mayo 23 de 1836. - Decreto Reglamentario de la Ley N° 118.

Setiembre 21 de 1837. - Primer Reglamento para la Policía de Montevideo.

Junio 13 de 1838. - Ley N° 189, modificando la N° 118 sobre Serenos.

Diciembre 1° de 1840. - Decreto reorganizando el Servicio de Serenos.

Junio 18 de 1848. - Decreto creando el cargo de Oficial Mayor en la Policía de Montevideo.

Noviembre 24 de 1849. - Decreto fijando los límites de la Villa de la Unión y su jurisdicción policial.

Junio 27 de 1854. - Ley N° 384, aclarando que las Jefaturas Políticas pueden ser desempeñadas por militares.

Agosto 28 de 1854. - Decreto poniendo bajo la dependencia del Jefe Político de Montevideo el Cuerpo de Serenos.

Julio 21 de 1856. - Ley N° 507, creando un Impuesto Departamental para el sostenimiento de la educación primaria y policías departamentales.

Noviembre 29 de 1858. - Circular a los Jefes Políticos recomendándoles los servicios de seguridad, instrucción pública, cuidado de las Cárceles y persecución del abigeato.

Noviembre 25 de 1859. - Decreto aceptando el sistema de marcación del ganado de que fuera autor don Juan I. Blanco.

Abril 16 de 1860. - Decreto declarando que las Capitanías del Puerto debían estar a cargo de los Receptores y Sub-Receptores.

Abril 24 de 1860. Decreto separando de las Jefaturas Políticas, la Comandancia de la Guardia Nacional.

Mayo 15 de 1860. - Decreto determinando el personal de que se compondría cada seccional policial de Montevideo.

Enero 9 de 1862. - Circular para prevenir las irregularidades de los Comisarios y demás funcionarios policiales.

Noviembre 16 de 1864. - Resolución creando la Patente de Perro y estableciendo las multas a los infractores.

Marzo 27 de 1865. - Decreto poniendo a cargo de la Jefatura Política de Montevideo, el Cuerpo de Serenos y su administración.

Febrero 25 de 1867. - Ley N° 880, creando los Registros de Marcas de Ganado.

Julio 22 de 1868. - Decreto encargando al Jefe Político de Montevideo, el régimen y disciplina del Cuerpo de Serenos.

Diciembre 20 de 1869. - Primer Reglamento para la Policía del departamento de Paysandú.

Diciembre 30 de 1869. - Decreto refundiendo el Cuerpo de Serenos con el Batallón Policial.

Setiembre 13 de 1873. - Circular prohibiendo a los Jefes Políticos participar en los actos eleccionarios.

Julio 6 de 1874. - Ley N° 1217, reorganizando a la Policía de la República.

Octubre 10 de 1876. - Decreto aprobando el Reglamento General para la Policía Rural
 Abril 9 de 1877. - Nuevo Reglamento Interno para la Policía de Montevideo.
 Agosto 24 de 1877. - Ley N° 1350 sobre instrucción obligatoria.
 Mayo 20 de 1878. - Decreto creando una Comisaría en las Colonias Suiza, Piamontesa y Española en el departamento de Colonia.
 Julio 16 de 1878. - Resolución sobre deberes de los Serenos en la Capital, respecto a la represión del contrabando.
 Agosto 29 de 1879. - Decreto suprimiendo en Montevideo el personal subalterno de la Policía y sustituyéndolo por el del Ejército de Línea.
 Julio 30 de 1880. - Ley N° 1489, autorizando la creación de Cuerpos de Serenos en las ciudades, villas y pueblos de la República.
 Agosto 25 de 1881. - Primera "Guía para los Comisarios de Montevideo".
 Setiembre 19 de 1881. - Decreto reglamentando las secciones policiales del departamento de Río Negro.
 Octubre 1° de 1881. - Decreto reglamentando las secciones policiales del departamento de Rocha.
 Octubre 22 de 1881. - Decreto subdividiendo las secciones policiales del departamento de Maldonado.
 Octubre 29 de 1881. - Decreto reglamentando las secciones policiales de Paysandú.
 Mayo 29 de 1882. - Decreto elevando a Subdelegación la Comisaría de Las Piedras en el departamento de Canelones.
 Julio 3 de 1882. - Decreto aprobando el Reglamento para la Prostitución en Montevideo.
 Julio 5 de 1882. - Decreto subdividiendo las secciones policiales nuevamente, en los departamentos de Maldonado y Rocha.
 Marzo 19 de 1883. - Decreto dividiendo las secciones policiales en Colonia.
 Junio 18 de 1883. - Edicto para la policía de Minas.
 Setiembre 4 de 1883. - Decreto aprobando la Guía Policial para la Jefatura de Montevideo.
 Diciembre 26 de 1883. - Decreto subdividiendo las secciones policiales de Florida.
 Mayo 28 de 1884. - Decreto fijando los límites de la Comisaría de Melilla en Montevideo.
 Octubre 17 de 1884. - Decreto subdividiendo las secciones policiales de Cerro Largo y Treinta y Tres.
 Octubre 29 de 1884. - Decreto dividiendo las secciones policiales de Rivera, Tacuarembó, Salto y Artigas.
 Marzo 3 de 1885. - Decreto dividiendo las secciones policiales de Minas.
 Octubre 19 de 1885. - Decreto creando la sección policial de la Barra de Santa Lucía.
 Julio 21 de 1886. - Decreto dividiendo las secciones policiales de Flores y San José.
 Abril 5 de 1887. - Decreto subdividiendo la Policía de Montevideo en Municipal y de Seguridad.
 Octubre 27 de 1887. Ley N° 1955 creando el Cuerpo de Bomberos de Montevideo.
 Setiembre 12 de 1888. Ley N° 2017, prohibiendo las corridas de toros.
 Marzo 29 de 1889. - Resolución aprobando el Reglamento de instrucción para el Personal Subalterno de la Policía de Montevideo, primero en su tipo y contenido.

(1) Tomado del libro inédito del Sr. José A. Victoria Rodríguez: "Evolución Histórica de la Policía Uruguaya" (1979).



CENTRO MILITAR

El Centro Militar, fundado en 1903 por distinguidos oficiales de las Fuerzas Armadas, tiene en sus propósitos fundamentales el fomentar el patriotismo y la conciencia democrática, intensificar las actividades culturales, morales y deportivas entre sus integrantes; promover la unión y la camaradería y propender a un mejor conocimiento de la Institución Armada.

Para el cumplimiento de tales finalidades, la Institución dispone de su sede principal sobre la Avenida Libertador Brigadier General Lavalleja. Ella cuenta con varias salas para uso de sus asociados, así como de un gimnasio dotado de sala de esgrima, frontón, pileta de natación, etc. Igualmente, el Centro Militar ha desarrollado un ambicioso proyecto en el Balneario Salinas, erigiendo un parador de recreo con amplias comodidades.

Dentro de las actividades culturales y de divulgación de la Institución Armada se destaca la labor cumplida por medio del Departamento Editorial General Artigas, con la edición de publicaciones profesionales y de la revista mensual "El Soldado", fundada en el año 1974.

En la faz deportiva, el Centro Militar se encuentra afiliado a las instituciones dependientes de la Comisión Nacional de Educación Física, participando sus equipos en los calendarios deportivos desarrollados en aquella órbita. Con el propósito de fomentar el patriotismo

y la conciencia democrática, esta Institución ha sido promotora de diversas iniciativas en el ámbito nacional, entre las cuales destacamos por más reciente, la repatriación de los restos del noveno Presidente Constitucional del Uruguay Coronel Don Lorenzo Latorre, concretada por la Ley nacional 14.214 del 12 de diciembre de 1974 y la designación de la ex diagonal Agraciada con el nombre de "Libertador Brigadier General Lavalleja", instrumentada mediante la Resolución 105.904 de la Intendencia Municipal de Montevideo del 16 de febrero

de 1978. Consustanciada plenamente con las Fuerzas Armadas y el proceso de reconstrucción nacional, en un lugar de privilegio de la sede social, se ha erigido el muro a los caídos en la Lucha contra la Sedición, donde lucen los nombres de los asociados fallecidos en los enfrentamientos sostenidos por las Fuerzas nacionales contra el terrorismo y la agresión extranjera.

El sesquicentenario de la primera Constitución constituye una instancia conmemorativa para el país especialmente significativa, en momentos en que se sale de una de las más graves crisis soportadas por la República la cual, a impulsos de ideologías ajenas a la orientalidad, estuvo en trance de ser sometida. El Centro Militar, confiado en los resultados ya palpables de los esfuerzos de reconstrucción nacional, augura para el país entero una nueva era, plena de realizaciones espirituales y materiales.



PREFECTURA NACIONAL NAVAL

BREVE RESEÑA HISTORICA



Al bucear en el tiempo en la búsqueda de los antecedentes históricos de nuestra Prefectura Nacional Naval, llegamos al 8 de marzo de 1793 en que Carlos IV, a la sazón Rey de España, estampaba sus sellos y firma en las "Ordenanzas Generales de la Armada Naval", en cuyo Tratado V, Título VII, se reglamentaban las funciones, deberes, derechos y obligaciones de la "Policía General de los Puertos y cualesquiera fondeaderos a cargo de los Capitanes de Puertos...". Las referidas Ordenanzas Generales establecían expresamente que en cada puerto habría "un Jefe o Cabo, denominado Capitán de Puerto, que las lleve a práctica y vele contra su infracción por cuántos concurrieren al de su cargo".

Las Capitanías de Puertos debieron su origen a motivos económicos y técnicos, por lo que las primitivas Ordenanzas fueron incorporando normas y perfeccionándose de acuerdo a las nuevas necesidades. Esto no aconteció en los puertos de la metrópoli exclusivamente, sino que también se extendió a los puertos de las posesiones de ultramar, tales como Buenos Aires y Montevideo en el Virreinato del Río de la Plata, que venían aplicando ciertas medidas de Policía Marítima emanadas de las antiguas Ordenanzas de Bilbao del siglo XVI.

Tales serían entonces, los antecedentes capitales en la historia de la Prefectura Nacional Naval, en los que se establecían los lineamientos generales de su misión y su funcionamiento.

El Capitán de Puerto, y por ende la Capitanía, era un cargo que desempeñaba un Oficial Militar, eventualmente Marino, que tenía por primordial misión la dirección del puerto en relación a las distintas operaciones a realizarse en el mismo, tales como la entrada y despacho de buques, adjudicación de muelles o fondeaderos, servicio de pilotos, comunicaciones, etc., así como atender todo lo concerniente a las comunicaciones oficiales y a la navegación en general. Su jurisdicción se extendía a toda el área del puerto y también a una considerable extensión del mar adyacente y en ocasiones a la faja de tierra que lo rodeaba.

Regidos por las "Ordenanzas Generales de 1793", transcurre el tiempo hasta que nuestra América es sacudida por los acontecimientos de Mayo de 1810, que desde la Capital del Virreinato dan vida a la vocación de libertad latente en los pueblos que la integran.

La Banda Oriental también se pliega al movimiento independentista. Transcurre el año 1814 y el Gobierno de las Provincias Unidas del Río de la Plata, cuya jurisdicción también comprendía a nuestro actual territorio, pone en vigencia el "Reglamento de las Capitanías de Puertos", el que debe ser observado por todos los Capitanes de los Puertos de esas Provincias. Tal Reglamento consta de 86 artículos en los que se establecen las multas a aplicar a quienes quebranten las reglas de policía, los aranceles de prácticos, las certificaciones de entrada y salida de las distintas categorías de buques, auxilios y derechos de anclaje, limpieza, balizas, luces, así como los emolumentos



o gratificación al Capitán del Puerto de Montevideo, Coronel Don Pablo Zufriategui. Su nombramiento como tal acaeció el 9 de febrero de 1829, siendo el primer Oriental en desempeñar tan importante cargo.

En el correr de ese mismo año de 1829, Zufriategui crea el primer Reglamento del Puerto de Montevideo que había sido esbozado por Alvear en 1815, poniéndose en vigencia el 20 de junio de ese mismo año por medio de la respectiva Ley. Está dividido en tres importantes capítulos: REGLAMENTO DEL PUERTO, POLICIA DEL PUERTO y PENAS A LOS QUE INTENTASEN DESTRUIR LAS BALIZAS, conteniendo un total de 36 artículos.

Este documento pionero, permanece en vigencia por espacio de sesenta años, para ser substituido por las DISPOSICIONES REGLAMENTARIAS, puestas en uso por la Comandancia de Marina y Capitanía General de Puertos en base a la recopilación y ordenamiento de las Leyes y Decretos relacionados con la materia, que el Poder Ejecutivo había puesto en vigencia en el correr de esos años.

En febrero de 1830 se organiza presupuestándose, a la Capitanía General, lo que toma el significado de un antecedente de capital importancia para la institución ya que es nada menos que el reconocimiento legal y formal de la misma dentro de la organización de la novel República, efectuado por su Asamblea Constituyente.

Ya en la plenitud de sus funciones, la Capitanía en 1833, estructura las primeras normas sobre Cabotaje y Prácticos del Puerto de Montevideo, que se ponen en vigencia en forma de Ley.

Transcurren los años y la Nación crece en todos los órdenes y estructuras. El intercambio comercial aumenta constantemente y con él el volumen de las naves pertenecientes a las flotas mercantes de los países europeos y americanos que operan en los puertos del país, así como los buques de guerra de esas naciones amigas en estación en Montevideo. La ya antigua Capitanía de Puertos es desbordada por el cúmulo de funciones que debe afrontar en base al nuevo panorama de progreso creciente. En consecuencia, a partir del 1.º de diciembre de 1882, dos serán los organismos que en conjunto cumplirán esas funciones: LA COMANDANCIA DE MARINA Y LA CAPITANIA GENERAL DE PUERTOS.

Así llegamos al 1.º de abril de 1917, en que la Capitanía General de Puertos en forma independiente pasa a depender directamente del entonces Ministerio de Guerra y Marina.

Los hitos históricos señalados en la vida de la Institución se aceleran. En el año 1934 las Capitanías de Puertos dejan paso a las Prefecturas y Sub-Prefecturas, determinándose las Circunscripciones y Areas de Influencia para las Prefecturas de los Puertos de Montevideo, Colonia y Maldonado.

En 1935, se decretan los cometidos de la Dirección de la Marina Mercante, aún en vigencia. También la denominación de Prefecturas y Sub-Prefecturas cambia a Prefectura General de Puertos, cesando la dependencia que tenían con la Inspección General de Marina y pasando nuevamente la Institución a depender en forma directa del ahora Ministerio de Defensa Nacional.

El 21 de noviembre de 1947 la Prefectura General de Puertos cambia su denominación a la de Prefectura General Marítima, hasta que finalmente el 14 de febrero de 1973, por medio de la Ley Presupuestal del 1.º de enero de ese año, pasa a ser la PREFECTURA NACIONAL NAVAL, volviendo una vez más a depender del ahora COMANDO GENERAL DE LA ARMADA.

Finalizada la reseña histórica de esta Institución desde sus orígenes hasta el presente, daremos brevemente su actual organización y estructuras, así como sus múltiples cometidos y responsabilidades.

La Prefectura Nacional Naval es una Institución con jurisdicción nacional que depende del Comando General de la Armada, según Ley N° 14.106 del 14 de febrero de 1973, teniendo su personal Estado Militar acorde a lo estipulado en la Ley Orgánica de la Armada N° 10.808.

Ejerce su jurisdicción en el mar territorial, en las aguas e islas

jurisdiccionales del Océano Atlántico, de la Laguna Merin y de los Ríos Uruguay y de la Plata.

El Artículo 34 de la Ley Orgánica Militar No. 14.157 del 21 de febrero de 1974, define la jurisdicción de la Armada y por ende la de la Prefectura Nacional Naval de la siguiente forma:

- A. Las aguas e islas jurisdiccionales del Océano Atlántico, de la Laguna Merin y de los Ríos de la Plata y Uruguay.
- B. Las zonas costeras del Océano Atlántico, Laguna Merin y Ríos de la Plata y Uruguay en una extensión de hasta 150 metros a partir de la línea de base o hasta Rambla o Costanera si existiera y las vías interiores navegables en los tramos que dan acceso marítimo a las Prefecturas de: Artigas, Soriano, Mercedes, Dolores, Carmelo, Conchillas, Rosario, Santiago Vázquez, Chuy, San Miguel, San Luis, La Charqueada, Cebollatí y Río Branco y solamente a los efectos de vigilancia y policía marítima.
- C. Los espacios ocupados por establecimientos de la Armada, con las correspondientes zonas de seguridad.

Además, ejerce jurisdicción en los buques no militares de bandera nacional que se encuentran fuera de las aguas del país, sin perjuicio de las normas de Derecho Internacional aplicables en cada caso.

El Prefecto Nacional Naval será competente responsable de la concepción, planificación, dirección, ejecución y coordinación de las misiones y cometidos de la Prefectura Nacional Naval.

En el cumplimiento de los cometidos civiles o penales derivados del comercio marítimo o los específicos establecidos en la norma jurídica, sin perjuicio de las comunicaciones al mando natural que por sus características correspondieren, se seguirán las disposiciones vigentes de dependencias y/o nexos, comunicaciones directas con otros organismos, que las mismas establecen actualmente.

Son objetivos primordiales de la Prefectura Nacional Naval:

Contribuir a la Seguridad del Estado y al mantenimiento del Orden Público, teniendo los cometidos de dirección y contralor de todas las actividades que Leyes y normas en vigencia atribuyen a la ex-Prefectura General Marítima, sin perjuicio de las demás funciones que el Poder Ejecutivo estime conveniente confiarle para responder a las necesidades nacionales y de los servicios marítimos, fluviales, portuarios, aduaneros, de salubridad o turísticos.

Como Policía de Seguridad, la ejercita dentro de su jurisdicción y a nivel nacional de acuerdo al Decreto No. 14.551 del 17 de octubre de 1949, dentro de su especialización de Policía Marítima, previniendo y reprimiendo especialmente ilícitos aduaneros, migratorios, sanitarios, de soberanía y de pesca.

Ejerce la Dirección General de Contralor de todo salvamento o servicio de asistencia en embarcaciones nacionales o extranjeras, ya sean de

ultramar, alto cabotaje, de pesca o deportivas, velando por la Salvaguardia de la Vida Humana en el Mar y aguas interiores.

Tiene también bajo su responsabilidad, la investigación e instrucción de los respectivos sumarios por naufragios, colisiones, varaduras y demás siniestros acaecidos en aguas nacionales, determinando las responsabilidades administrativas en que incurrieren las partes y dando intervención a las autoridades competentes.

Está también a su cargo el permanente ejercicio de la soberanía, efectuando la observancia del cumplimiento de la Constitución y las Leyes Nacionales en su jurisdicción de acuerdo al Decreto N° 242/1969.

Controla localmente en tiempo de paz el movimiento marítimo, para su efectiva

Salvataje de la tripulación del "Pietrina" por la PS-2.



aplicación en caso de conflicto, según el Decreto N° 712/1967.

Asegura la protección y defensa de la navegación, controla el cumplimiento de Convenios Internacionales sobre Navegación, Reglamentos Nacionales, Acuerdos y especialmente en lo concerniente a la Salvaguardia de la Vida Humana en el Mar.

Vigila el cumplimiento de las normas de pesca y de las explotaciones extractivas dentro del área de su responsabilidad, fomentando y cooperando en la expansión y diversificación de los centros de pesca y su industrialización, realizando el contralor de la flota pesquera nacional y de la pesca obtenida.

En su carácter de Fuerza de Seguridad, la Prefectura Nacional Naval, mantiene el Orden Público y la Seguridad del Estado dentro de las áreas de su jurisdicción, interviniendo para prevenir o reprimir la comisión de delitos, faltas y contravenciones ocurridas en su jurisdicción, efectuando las diligencias tendientes a lograr el esclarecimiento de los hechos y la detención de los autores, cómplices o instigadores, elevando las actuaciones a la Justicia Ordinaria.

En su calidad de Ente Directriz de la Marina Mercante Nacional, propone, controla y regula las medidas tendientes a una mayor eficiencia de la misma, de los Puertos e Industrias Navales.

Vela en forma permanente por la máxima seguridad de la navegación, de acuerdo con los Decretos N° 24.869 del 23 de julio de 1968 y N° 24.914 del 9 de setiembre de 1969.

Centraliza el registro de los buques mercantes nacionales, diques secos y flotantes y varaderos.

Interviene en representación del Estado en su calidad de organismo rector de la Marina Mercante, en los Eventos y Convenios Nacionales e Internacionales que se realicen, tendientes a establecer disposiciones reglamentarias para la seguridad de la navegación, de la vida humana en el mar, líneas de carga, contaminación de las aguas, etc., según lo dispuesto en los Decretos del 21 de junio de 1962 y del 5 de octubre de 1967.

Es organismo coordinador de las actividades de los diferentes organismos que conforman la Componente Civil del Poder Marítimo, controlando y dirigiendo la actividad del practicaje nacional, el fomento de la industria naval en toda su extensión, de las extractivas en las áreas de su jurisdicción, fomentando también la Marina Mercante y los Deportes Náuticos.

Son también de su cometido las Funciones Notariales y Jurídicas generales, relativas a la Policía Marítima, Marina Mercante y aguas jurisdiccionales, unificando en el Registro Nacional de Buques las inscripciones de los diversos registros públicos que se refieren a buques nacionales, realizando el asesoramiento jurídico sobre problemas de Derecho Marítimo y Aguas Jurisdiccionales por intermedio de su Departamento Jurídico.

Su acción cívica marítima le lleva a intervenir en situaciones de emergencia como inundaciones, siniestros, calamidades, etc., adoptando las medidas necesarias conducentes a asegurar el transporte marítimo o fluvial hacia la República de materias primas esenciales.

En la faz interna, debe mantener operativas y en estado de eficiencia sus Unidades marítimas y terrestres, efectuando las renovaciones y/o incorporaciones respectivas según los planes de inversión.

Finalmente, debemos mencionar que en lo relativo a la tutela social que ejerce, atiende el bienestar social y económico del núcleo familiar de los integrantes de la Prefectura Nacional Naval.

Para cumplir eficazmente con el cúmulo de obligaciones y responsabilidades detalladas, ejercidas a lo largo de una dilatada jurisdicción de 1.800 kilómetros de costa a cubrir, así como todo el territorio marítimo e insular del país, la Prefectura Nacional Naval cuenta en la actualidad con una estructura lógica y moderna, que se irá modificando cuando sea necesario a los efectos de asegurar los mejores servicios a la comunidad que integra.

Su funcionamiento se regula por el Decreto del Poder Ejecutivo

N° 170/78 del 4 de abril de 1978, que crea con tal fin las siguientes cuatro Direcciones:

- a) Dirección Registral y de Marina Mercante.
- b) Dirección de Seguridad.
- c) Dirección de Administración.
- d) Dirección de Circunscripciones.

Y es a partir del 13 de junio de 1978 que comienza a funcionar en base a esta nueva estructura.

En su larga historia a partir de 1829, la actual Prefectura Nacional Naval ha tenido como jerarcas máximos responsables de la Institución a los siguientes Capitanes Generales de Puertos, Comandantes Generales de Marina y Capitanes Generales de Puertos, luego nuevamente Capitanes Generales de Puertos, y siguiendo el orden cronológico de las sucesivas denominaciones, Prefectos Generales de Puertos, Prefectos Generales Marítimos y finalmente la actual de Prefectos Generales Navales:

**CAPITANES GENERALES DE PUERTOS y
COMANDANTES GENERALES DE MARINA Y CAPITANES
GENERALES DE PUERTOS**

Coronel	PABLO ZUFRIATEGUI	desde el 9 de febrero de 1829
Coronel	MANUEL ORIBE	(sin datos confirmados al presente)
Coronel	FRANCISCO LASALA	(sin datos confirmados al presente)
Coronel	LUIS LARROBLA	(sin datos confirmados al presente)
Coronel	JOSE MARIA MAGARIÑOS	(sin datos confirmados al presente)
Coronel	JACINTO ESTIVAO	(sin datos confirmados al presente)
Coronel	FRANCISCO SEGUI	(sin datos confirmados al presente)
Coronel	JOSE MARIA MAGARIÑOS	(sin datos confirmados al presente)
General	ENRIQUE MARTINEZ	desde el 17/IV/1846 al 21/I/1848
Coronel	CARLOS SAN VICENTE	desde el 22/XII/1846 al 1/II/1847 (Interino)
Coronel	JOSE MARIA MUÑOZ	desde el 13/I/1848 al 12/II/1848
Coronel	CESAR DIAZ	desde el 12/II/1848 al 19/VII/1848
Coronel	CARLOS SAN VICENTE	desde el 19/VII/1848 al 23/IV/1850
Coronel	MANUEL CORREA	desde el 23/IV/1850 al 2/X/1851
Coronel	GABRIEL VELAZCO	desde el 3/X/1851 al 31/VIII/1855
—	Don BENITO CHAIN	desde el 1/X/1855 al 30/IX/1855
Teniente 1°	BENJAMIN PEREZ	desde el 30/IX/1855 al 1/X/1855 (Interino)
Coronel	GABRIEL VELAZCO	desde el 1/X/1855 al 30/IV/1860
General	JOSE BRITO DEL PINO	desde el 1/V/1860 al 31/I/1864
Coronel	LUIS DE HERRERA	desde el 1/II/1864 al 1/II/1865
Coronel	FRANCISCO MARIA ACOSTA	desde el 20/II/1865 al 31/IV/1867
Coronel	WENCESLAO REGULES	desde el 1/V/1867 al 26/IX/1867
Oficial 1°	Cte. RAFAEL MACHADO	desde el 27/IX/1867 al 19/XII/1867 (Interino)
Coronel	WENCESLAO REGULES	desde el 20/XII/1867 al 31/III/1868
Oficial 1°	Cte. RAFAEL MACHADO	desde el 4/IV/1868 al 30/IV/1868 (Interino)
—	Don BENITO CHAIN	desde el 1/V/1868 al 7/VII/1869
Coronel	JOSE MARIA SOLSONA	desde el 1/VIII/1869 al 30/XI/1870
Coronel	MANUEL PAGOLA	desde el 1/XII/1870 al 28/II/1873
Coronel	EDUARDO VAZQUEZ	desde el 1/III/1873 al 17/VII/1873
—	Don ANTONIO SILVEIRA	desde el 17/VII/1873 al 14/I/1875
Oficial 1°	LEOPOLDO MACHADO DE BENTANCOUR	desde el 15/I/1875 al 31/I/1876
Coronel	ERNESTO COURTIN	desde el 1/II/1876 al 14/V/1880
—	Don FRANCISCO L. BARRETO	desde el 14/V/1880 al 26/III/1881
Coronel	VENTURA SILVEIRA	desde el 26/III/1881 al 1/II/1887
General	LUIS E. PEREZ	desde el 4/II/1887 al 1/II/1887 (Renuncia)
Coronel	EDUARDO E. OLAVE	desde el 1/II/1887 al 1/IV/1887
Coronel	BERNARDO DUPUY	desde el 27/VI/1887 al 23/VIII/1887 (Interino)
Coronel	BERNARDO DUPUY	desde el 24/VIII/1887 al 22/XI/1892
Coronel	JULIO MURO	desde el 8/XII/1892 al 22/XI/1897
Coronel	PEDRO P. SOLANO	desde el 22/XI/1897 al 14/III/1898
Coronel	ANGEL CASELLA	desde el 14/III/1898 al 13/V/1898
Coronel	CARLOS GAUDENCIA	desde el 13/V/1898 al 22/I/1900
Coronel	IGNACIO BAZZANO	desde el 22/I/1900 al 4/VI/1900 (Interino)
Coronel	IGNACIO BAZZANO	desde el 5/VI/1900 al 22/VIII/1901
Coronel	SEBASTIAN BOUQUET	desde el 24/VIII/1901 al 31/III/1902
Coronel	IGNACIO BAZZANO	desde el 31/III/1902 al 10/VII/1904
Coronel	JUAN A. PINTOS	desde el 10/VII/1904 al 23/V/1905
—	Don ALEJO IDIARTEGARAY	desde el 23/V/1905 al 30/V/1905 (Interino)
Coronel	JUAN A. PINTOS	desde el 30/V/1905 al 19/I/1906

CAPITANES GENERALES DE PUERTOS

(Desde el 1/IV/1917)

Coronel GUILLERMO LYONS desde el 19/I/1906 al 18/XII/1923
Capitán de Navío EDUARDO MURO desde el 19/XII/1923 al 11/V/1927
Capitán de Fragata FEDERICO P. UGARTECHE desde el 11/V/1927 al 7/V/1931
Capitán de Navío CARLOS BALDOMIR desde el 7/V/1931 al 11/XII/1933
Capitán de Navío ARTURO JUAMBELTZ desde el 13/XII/1933 al 11/II/1934

PREFECTOS GENERALES DE PUERTOS

Capitán de Navío HORACIO AGUIAR desde el 28/IX/1934 al 20/VI/1936
Capitán de Navío RODOLFO HERNANDEZ desde el 28/IX/1936 al 1/X/1938
Capitán de Fragata JUAN J. MILLER desde el 1/X/1938 al 27/II/1943
Capitán de Fragata NOEL MANCEBO desde el 27/II/1943 al 28/XI/1947

PREFECTOS GENERALES MARITIMOS

(Desde el 18/XI/1947)

Capitán de Navío ALFREDO AGUIAR desde el 6/XII/1947 al 16/IV/1948
Contra Almirante JUAN C. CORREA desde el 16/IV/1948 al 29/V/1953
Contra Almirante ENRIQUE MILANS AGUIRRE desde el 29/V/1953 al 13/X/1954
Contra Almirante SANTIAGO TURCIO desde el 14/X/1954 al 26/III/1957
Capitán de Navío MARIANO PERONA desde el 27/III/1957 al 2/III/1959
Capitán de Navío ANGEL NILO SIERRA desde el 12/III/1959 al 15/I/1960
Contra Almirante HECTOR A. BORCHE desde el 15/I/1960 al 8/X/1963
Capitán de Navío OMAR AGUIRRE desde el 8/X/1963 al 13/III/1967
Contra Almirante JOSE OMAR ROSSI desde el 14/III/1967 al 17/IV/1972
Capitán de Navío LAZARO PINKO desde el 18/IV/1972 al 14/II/1973

PREFECTOS NACIONALES NAVALES

(Desde el 15/II/1973)

Capitán de Navío VICTOR GONZALEZ IBARGOYEN desde el 15/II/1973 al 27/IV/1973
Capitán de Navío CARLOS R. LANDONI (Interino) desde el 28/IV/1973 al 21/V/1973
Capitán de Navío FRANCISCO SANGURGO desde el 22/V/1973 al 1/II/1976
Capitán de Navío JORGE BRUSSONE desde el 2/II/1976 al 11/V/1977
Capitán de Navío CESAR REINOSO desde el 12/V/1977 al 13/I/1978
Contra Almirante ENRIQUE HARRIET desde el 3/I/1978

Y finalizando esta reseña de los primeros 150 años de vida de nuestra Prefectura Nacional Naval, no podemos dejar de comentar y transcribir la documentación original de un hecho que está cumpliendo exactamente un siglo y medio, y que fuera realizado precisamente por el primer Capitán General de Puertos, el Coronel Don Pablo Zufriategui:

Corría el año de 1830. Nuestra Patria aún estaba ejercitando sus primeros pasos; recién había nacido a la vida de las naciones libres e independientes. Es más, se estaba en vísperas de celebrarse un acontecimiento trascendente: la Jura de la Constitución.

El Capitán General de Puertos, cargo que en ese entonces involucraba a la más alta autoridad de Marina del novel Estado, tuvo una inquietud, lógica y legítima; a muy pocos días del magno acontecimiento aún no se había reglamentado el uniforme a usar por el personal de Oficiales de la fuerza a su mando.

De inmediato suscribe el Oficio que se transcribe textualmente:

"Deviéndose Jurar nuestra Constitución el
"18 del presente y no estando detallado
"por el Gov.º el Uniforme q.º deben usar
"los individuos de la Marina de este esta-
"do, propone el adjunto Modelo p.º q.º si
"lo tubiere abien el Superior Gov.º apro-
"barlo descuenta su execución.
"Dios Gua. a V.S. M.ª a.ª Mon-
"tev.º 3 de Julio 830 -

Pablo Zufriategui

"Sor. Mro. de Guerra y
"Marina D. Pedro Lenguas.

Don Juan Manuel de Rosas, Gobernador de la Provincia de Buenos Aires, en el año de 1830, por el presente y de orden de su Excelencia, se declara que el modelo de uniforme que se ha presentado a la Marina de este Estado, por el Sr. D. Pedro Lengua, es el que se ha de usar en el presente y en el futuro.

Dada en Montevideo, a 3 de Julio de 1830.

Pablo Zufriategui

Don Juan Manuel de Rosas, Gobernador de la Provincia de Buenos Aires, en el año de 1830, por el presente y de orden de su Excelencia, se declara que el modelo de uniforme que se ha presentado a la Marina de este Estado, por el Sr. D. Pedro Lengua, es el que se ha de usar en el presente y en el futuro.

Modelo p.^o el Uniforme del Cuerpo de Marina -

Casaca militar azul
Solapa azul
Faldón azul con un ancla
Botón dorado de ancla
En el cuello un botón con un ojal
de seda.
Tres botones en la bota de la manga
con un ojal cada uno.
Espada de Marina.
Helastico sin penacho.
Centro azul y blanco -

Montevideo, 3 de Julio de 1830.

Pablo Zufriategui

"Modelo p.^o el Uniforme del Cuerpo de Marina -

"Casaca militar azul
"Solapa azul
"Faldón azul con un ancla
"Botón dorado de ancla
"En el cuello un botón con un ojal
"de seda.
"Tres botones en la bota de la manga
"con un ojal cada uno.
"Espada de Marina.
"Helastico sin penacho.
"Centro Azul y Blanco -
"Montev.^o 3 de Julio de 1830.

Pablo Zufriategui

El mismo 3 de Julio de 1830, es recibido por Don Pedro Lengua, titular del Ministerio de Guerra y Marina, el Oficio del Capitán General de Puertos, sobre el que de inmediato recae la Resolución que también se transcribe textualmente:

"Ministerio
"de la Grra. E Mont.^o Julio 3 de 1830

"El Capitan del Ptp. dice: que
"estando proximo el dia de jurar nuestra Cons-
"titucion, y no estando detallado por el Gob.^{no} el
"uniforme q^e deben usar los individuos de la Ma-
"rina de este Estado, propone el adj.^{to} modelo
"por si merece la aprobac.ⁿ Superior -

"5 - Proyecto.
"Se aprueba el Modelo: usese prvisio
"nalm.^{te} p.^r los empleados de la Cap.^a
"del Puerto -

Pedro Lengua

Como hemos podido apreciar, el mismo 3 de Julio de 1830, a sólo 15 días de la Jura de la Constitución, el Proyecto quedó aprobado, convirtiéndose así en el primer Reglamento de Uniforme para Oficiales con que contó nuestra Marina. Se debe acotar que el mismo, siguiendo la Tradición Naval, era muy similar al usado en las demás marinas, difiriendo en pequeños detalles. La magnífica acuarela que materializa este uniforme, es obra del extinto Don Francisco Ferrer Llul, eximio acuarelista y autoridad internacional en el tema de Uniformes Militares.



Uniforme de la Marina, reglamento de 1830.
Acuarela de Francisco Ferrer Llul.

EL URUGUAY INTERNACIONAL

El Ministro de Relaciones Exteriores de la República Embajador Adolfo Folle Martínez ha señalado que los elementos rectores de la política exterior del Uruguay están dados en las grandes líneas permanentes. "Desde un eje que es el nuestro por decisión e historia propias, Uruguay pertenece a Occidente, y como tal, funda su presencia en la vida internacional en los principios de *libre determinación de los pueblos, no ingerencia en los asuntos domésticos, la solución pacífica de las controversias y el respeto de la ley internacional*".

En los últimos años Uruguay ha concedido viva importancia a la faz económica de la relación internacional. "La pauta principal, primera y fundamental, es la defensa de la soberanía, y ella se defiende también afirmando el perfil económico del país", dice el Ministro de Relaciones Exteriores.

Esta orientación recoge el mandato constitucional señalado en el segundo inciso del artículo quinto de la Carta que expresa: "*La República procurará la integración social y económica de los Estados Latinoamericanos, especialmente en lo que se refiere a la defensa común de sus productos y de sus materias primas. Asimismo propenderá a la efectiva complementación entre sus servicios públicos*".

Este lineamiento toma cuerpo en actuaciones a distintos niveles. En primer término, en el ámbito de las negociaciones bilaterales, habiéndose suscrito recientes acuerdos económicos con Argentina, Brasil, Bolivia, Chile y Paraguay. En segundo lugar, en el medio subregional, dentro de la organización de los países de la Cuenca del Plata, donde Uruguay actúa estrechamente vinculado a Paraguay y Bolivia, bajo la denominación de URUPABOL, agrupante de las naciones más pequeñas de la Cuenca.

En la esfera latinoamericana, nuestro país como cofundador de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (1961) busca en ella un "*polo negociador, promotor y coordinador de los esfuerzos integracionistas latinoamericanos*", según lo ha expresado el Ministro de Relaciones Exteriores.

Ya en el ámbito continental, Uruguay es integrante del Sistema Económico Latinoamericano, forjado en el Tratado de Panamá de 1975, foro donde se procura especialmente la "integración entre los grupos subre-

"*Mare liberum*", hermoso y significativo óleo de José Luis Zorrilla de San Martín, muestra el primer acto internacional de los orientales: la firma el 2 de agosto de 1817 del Tratado de Comercio con Inglaterra, suscrito entre Artigas y el Teniente de Navío Frankland, en representación del Comandante de la flota inglesa. Propiedad de la Cámara Nacional de Comercio.



gionales y la fijación de una política global de América Latina hacia todos los países industrializados". Con el mismo propósito, de un replanteo de los términos de las relaciones entre los países industrializados y aquellos aún en vías de hacerlo, Uruguay participa del "Grupo de los 77".

Como firmante de la Carta del Atlántico (1941), Declaración de las Naciones Unidas (1942) y Carta de las Naciones Unidas (1945), Uruguay es uno de los precursores de la O.N.U., así como fundador de la Organización de los Estados Americanos (1948). En base a estos dos viejos vínculos, Uruguay es partícipe de las organizaciones internacionales especializadas que operan en el ámbito continental o mundial, a saber: Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), Organización para la alimentación y la Agricultura (FAO), Organización Internacional de Energía Atómica (OIEA), Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT), Organización Mundial de la Salud (OMS), Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial (ONUDI), Organización Internacional del Trabajo (OIT), Conferencia de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO), Organización Internacional de la Aviación Civil (OACI), Organización Consultiva Marítimo Internacional (OCMI), Acuerdo General sobre Aranceles, Aduanas y Comercio (GATT), Comité para la eliminación de la Discriminación Racial (ONUCERD), Organización Meteorológica Mundial (OMM), Instituto de la Función Profesional e Investigaciones de las Naciones Unidas (INTAR), Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT), Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo (UNCTAD), Instituto Panamericano de Geografía e Historia (IPGH), Organización Panamericana de la Salud (OPS), Fondo Especial de Asistencia al Desarrollo (FEAD), Centro Interamericano de Promoción de las Exportaciones (CIPE), Instituto Interamericano de Ciencias Agrícolas (IICA), Fondo Especial Multilateral del Consejo Interamericano para la Educación, la Ciencia y la Cultura (FEMCIECC), Fondo de Cultura Interamericano (CIEECC), Consejo Interamericano Cultural (CIC), Consejo Internacional de la Unión Científica (CIUC), Oficina Internacional de Epizootias, Oficina Internacional de Tarifas Aduaneras, Centro Interamericano de Investigación y Documentación sobre Formación Profesional (CINTERFOR), Policía Internacional (INTERPOL), Instituto Italo Latinoamericano (IILA), Oficinas Interamericanas reunidas para la Protección de la Propiedad Intelectual (BIRPI), Unión Geofísica y Geodésica Internacional, Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC), Instituto para la Integración de América Latina (INTAL), Conferencia Interamericana de Seguridad Social (CISS), Fondo de las Naciones Unidas para la Protección de la Infancia (UNICEF), Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR), Centro Regional de Construcciones Escolares para América Latina y la región del Caribe (CONESCAL), Organismo para la Proscripción de las Armas Nucleares en América Latina (OPANAL), Centro Regional para el Fomento del Libro en América Latina (CERLAL), Fondo Monetario Internacional (FMI), Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF), y Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

En estos organismos Uruguay ha actuado en forma constante, siendo además impulsor de las primeras formas embrionarias que luego dieron cuerpo a estas organizaciones, como por ejemplo la formación del Instituto Internacional de Agricultura, a fines del siglo pasado, que dio fundamento a la actual FAO, en la Sociedad de las Naciones, precursora de las Naciones Unidas, cuyo Consejo fue presidido por el delegado de Uruguay, Dr. Alberto Guani, etc.

Aún cuando los aportes doctrinales del Uruguay en la forja del derecho y las organizaciones internacionales y de la convivencia pacífica y justa de las naciones conforman un sinnúmero de actuaciones relevantes, podrían señalarse cinco de ellos como los más caracterizados.

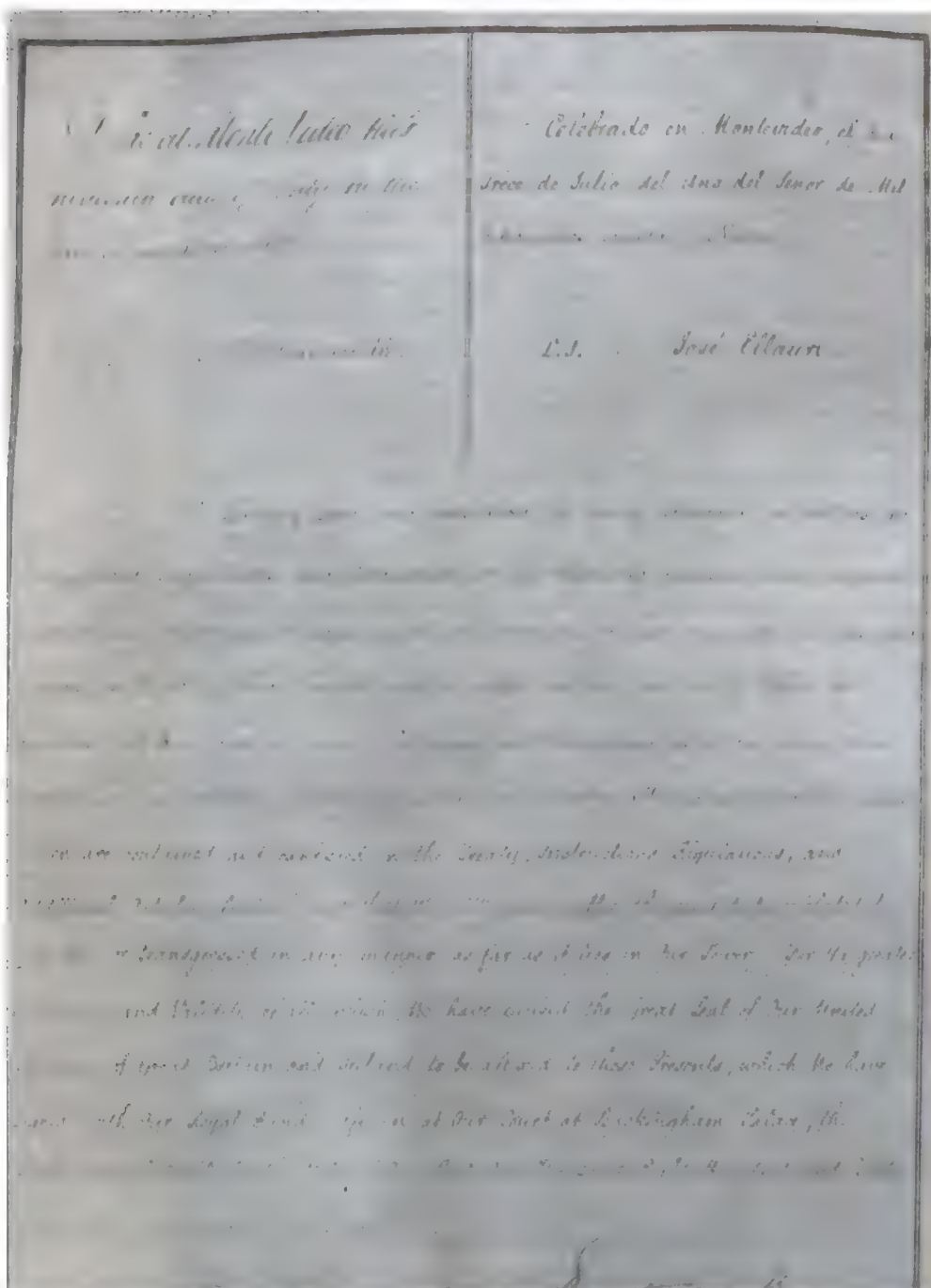
En la Segunda Conferencia Internacional de La Haya (1907) la delegación uruguaya integrada por José Batlle y Ordóñez, Dr. Juan Pedro Castro y Samuel Blixen presentó un proyecto para la constitución de una alianza en favor del arbitraje obligatorio para la solución pacífica de los conflictos internacionales.

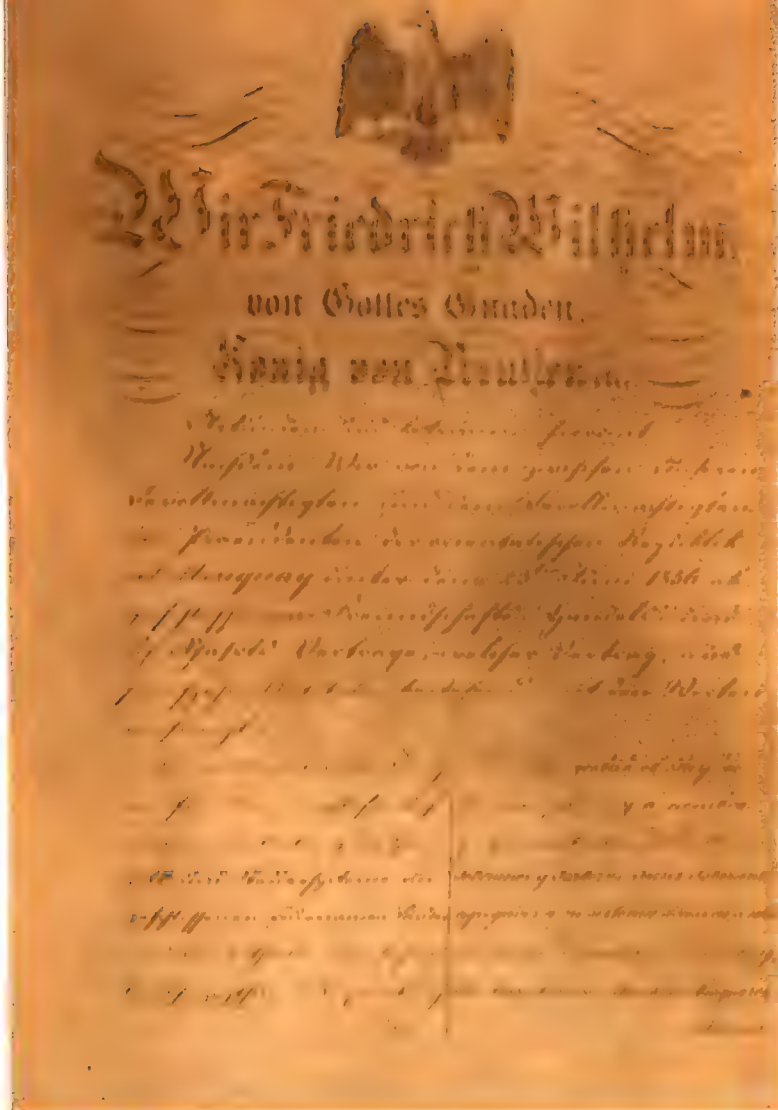
Esta moción es reconocida internacionalmente como la precursora de la política que, impulsada por Wilson, instaló la Sociedad de las Naciones primero, y durante y luego de la Segunda Guerra Mundial, inspiró la Carta del Atlántico y la Declaración de las Naciones Unidas.

En aquella moción se señalaba que "la justicia y la paz no triunfarán y no se establecerán de una manera regular y permanente en la asociación de naciones sino cuando una parte de éstas, en número suficientemente grande y poderoso, tome la resolución en beneficio de todos, de hacerse garante de la justicia internacional, que es la base de la paz". También se afirmaba: "... se puede esperar de los progresos de la razón pública que en un tiempo no muy lejano sea posible este acuerdo de grandes y pequeñas potencias en número bastante considerable para añadir al prestigio indispensable del derecho, el necesario de la fuerza..."

En la propuesta se destacaba además el derecho de la mayoría de las naciones a ajustar "una alianza con el fin de examinar las dimensiones y los conflictos que surjan entre los otros países, y de intervenir cuando

Tratado suscrito el 13 de julio de 1839 entre el Gobierno de la República Oriental del Uruguay y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda. Con la firma autógrafa de la Reina Victoria y el "Gran Sello". Este, que ostenta la efigie real, se preserva en un estuche de plata. Las representaciones presentan la firma, el sello y el estuche referidos.





El 23 de junio de 1856 se firma, con el Rey de Prusia, un Tratado de Comercio; como el suscrito con el Reino Unido, ostenta Sello Real y se destaca la hermosa envoltura de plata que lo preserva.

lo juzguen conveniente en favor de la solución más justa", y proponía la instalación de un Tribunal de Arbitraje obligatorio y la apertura de esta alianza a todas las naciones conformes con el principio del arbitraje obligatorio.

Igualmente, a principios de siglo Uruguay aportó a la familia americana la "Doctrina del Panamericanismo", formulada por el Presidente de la República Doctor Baltasar Brum.

Desde que esta iniciativa continental fue planteada, su tratamiento resultó ser el tema central de las posteriores conferencias panamericanas (la Va. en Santiago de Chile, 1923, la VIa. en La Habana, 1928, la VIIa. en Montevideo, 1933 y la VIIIa. en Lima, 1938) cada una de las cuales fue adelantando un paso en la dirección que apuntaba hasta su definitiva consagración en la IX Conferencia de Estados Americanos en Bogotá (1948), que dio nacimiento a la O.E.A., y el Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca formulado en Río de Janeiro, éste como resultado de la Segunda Conferencia Interamericana para el Mantenimiento de la Paz y la Seguridad en el Continente.

El primer paso para la formulación de la "Doctrina Panamericana" fue dado por el Decreto

del Poder Ejecutivo del 18 de junio de 1918, firmado por el Presidente de la República Feliciano Viera y por el entonces Ministro de Relaciones Exteriores Doctor Baltasar Brum, con la aprobación previa del Senado de la República. En el referido Decreto Uruguay declara que "ningún país americano que en defensa de sus derechos se hallare en estado de guerra con naciones de otros continentes, será tratado como beligerante".

Con posterioridad, el 24 de abril de 1920, el Doctor Baltasar Brum, ya en ejercicio de la primera Magistratura, dicta una conferencia en la Universidad de la República exponiendo sobre la necesidad de crear una Liga de Naciones Americanas y de "continentalizar" la Doctrina Monroe. Partidario de la intervención de los Estados Unidos de América en la organización que se proponía, se planteaba además la urgencia de concretar una reacción común y solidaria contra cualquier agresión de una potencia extracontinental. También se formulaba en aquella conferencia el "principio de la solidaridad americana", cuya consecuencia inmediata debe ser "el mutuo respeto como barrera contra el imperialismo interamericano".

Completando esta formulación doctrinaria, el autor publicó en el diario "El Día" del 10 de febrero de 1923 un proyecto articulado referente a la "Asociación de Países Americanos" y artículos de similar orientación en el diario "La Nación" de Buenos Aires.

La delegación uruguaya a la Conferencia Interamericana de Santiago de Chile (1923) hizo oficialmente el planteo de la "Doctrina Panamericana", que se transformó en la esencia de la discusión continental hasta su definitiva cristalización y que, hoy día, sigue conteniendo los principios rectores de América.



Posteriormente, en noviembre de 1945, Uruguay hizo un nuevo aporte doctrinario a la comunidad americana e internacional con la formulación de un cuerpo de principios conocido bajo el nombre de "Doctrina del Paralelismo entre la Democracia y la Paz".

En una nota del Ministerio de Relaciones Exteriores fechada el 21 de noviembre de 1945, el Canciller Doctor Eduardo Rodríguez Larreta señalaba que "debe constituir una norma indeclinable de la acción de la política interamericana la del paralelismo entre la democracia y la paz".

Uruguay afirmó en ese documento que "la comunidad americana tiene a su respecto una misión de vanguardia, ya que tal ha sido y debe seguir siendo su puesto en la tarea enderezada a forjar un mundo libre y pacífico".

"Nuestro continente", continuaba la nota del Ministerio de Relaciones Exteriores, "es la esperanza de las multitudes en una humanidad mejor". La comunicación terminaba "abrigando la esperanza de que ningún pueblo ni ningún gobierno del continente quiere para América Latina el triste destino de los sistemas totalitarios".

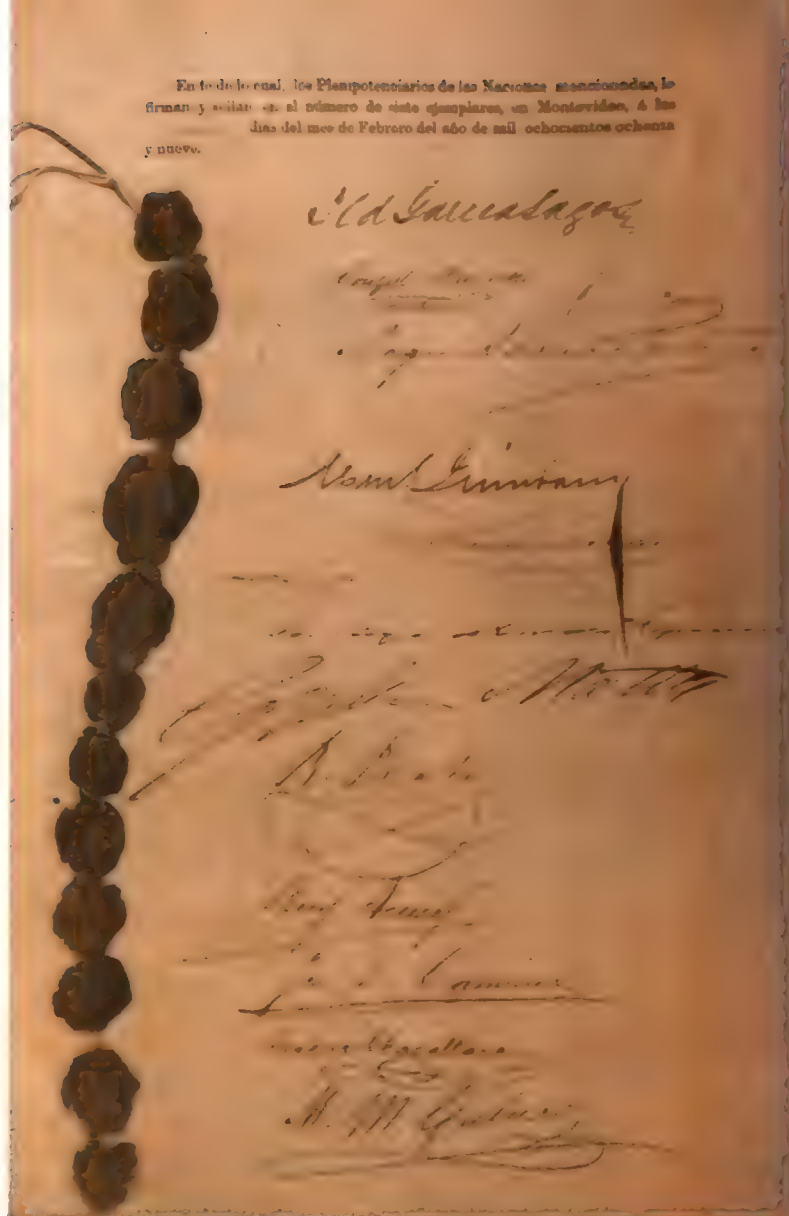
En los años más recientes, el Uruguay ha formulado nuevos aportes para la convivencia pacífica de la comunidad internacional, la vigencia del derecho y en favor de los justos derechos de las naciones pequeñas.

Así, el 7 de agosto de 1970 el Gobierno del Uruguay presidido por Jorge Pacheco Areco anunció que como principio "no negocia ni negociará con ninguna organización terrorista". Uruguay fue así el primer país en el mundo que, negándose a alentar el terrorismo con la aceptación de sus pretensiones, sentó el citado principio en nombre de los valores supremos de la humanidad y de la cultura.

Posteriormente, en los últimos cinco años, el país ha sostenido en los foros americano y mundial que el terrorismo constituye una forma perversa de agresión internacional y de cercenamiento de los Derechos Humanos, pues ataca las bases de la convivencia pacífica y civilizada. En esa línea de acción, el Uruguay viene reclamando medidas colectivas contra el terrorismo en nombre del derecho de los pueblos a su seguridad.

En otro orden de problemas, pero también de enorme proyección para las naciones pequeñas y en vías de desarrollo, Uruguay participó en la formulación de la "Doctrina del Mar Territorial", reclamando derechos soberanos para los Estados Ribereños. El 3 de diciembre de 1969 en Decreto del Poder Ejecutivo, se declaró que "la soberanía nacional se extiende a una zona de mar territorial de 200 millas marinas".

Simultáneamente, en los foros internacionales se participó activamente en el reconocimiento de este principio como norma internacional así como en los esfuerzos que hasta hoy se cumplen para la formulación de un cuerpo sistemático y racional de normas que regulen el Derecho del Mar, con reconocimiento pleno de las legítimas soberanías en forma pacífica. En sus ciento cincuenta años de historia como República independiente, y aún antes en la Emancipación, el pueblo uruguayo ha formado un estilo particular en su actuación y presencia internacionales. Desde la firma del Tratado de Comercio con Inglaterra el 2 de agosto de 1817 por Artigas y un representante de Su Majestad Británica, primer acto internacional del pueblo oriental, hasta el presente, una misma línea política y filosófica ha nutrido la personalidad internacional del país, principalmente informada de la convicción de la vigencia del derecho, la justicia internacional y la paz.



Tratado de Montevideo. Facsímil de la última foja de uno de los célebres Tratados de Montevideo de 1889. Contrasta la austeridad republicana de las formalidades de este documento con la majestuosidad de los signados con las antiguas monarquías europeas. Curiosamente aparecen juntas, en esta serie de firmas, las del Dr. Gonzalo Ramírez, auténtico protagonista del Congreso que elaboró los Tratados, fundamentales en el Derecho Internacional Privado de América y Roque Sáenz Peña, cuyas firmas se unirían nuevamente 20 años después en otro documento esencial, el Protocolo Ramírez-Sáenz Peña, suscrito en el domicilio del primero de ellos, ya enfermo de muerte, Protocolo que dejó de mantener como recurrente conflicto la jurisdicción del Plata.

LAS CONSTITUCIONES

Es usual que los Estados elaboren cuerpos normativos especiales, que tendrán la máxima jerarquía dentro del ordenamiento jurídico todo de esa compleja asociación humana y que contienen las normas fundamentales de su organización política, los principios básicos que regirán a sus habitantes y los límites que a su poder el propio Estado se impone.

Los orígenes de este fenómeno son muy antiguos, pero su auge comienza en el siglo XVIII.

Si bien estas constituciones o leyes fundamentales, no son patrimonio exclusivo de Estados con formas de gobierno determinadas (repúblicas o monarquías), es indudable que el impulso constitucionalista fue mayor y más elaborado cuando las ideas políticas a plasmar comulgaban con los principios fundamentales que caracterizaban lo que hoy conocemos como sistemas democráticos y el establecimiento de dichos códigos constitucionales se hacía democráticamente, con intervención de la voluntad popular, ya fuere indirectamente en su elaboración, ya directamente en su aprobación.

Las democráticas constituciones surgidas de la Revolución Francesa y de la Revolución Norteamericana fueron dos de las que más influyeron en los movimientos constitucionalistas liberales de la América Latina del siglo XIX y entre ellos, en el que culminó con la aprobación, en el año 1830, de la carta constitucional que fijó las pautas de organización y funcionamiento del naciente Estado formado al oriente del Río Uruguay.

LA CONSTITUCION DE 1830

El 10 de setiembre de 1829, “segundo de nuestra independencia”, “en la ciudad de San Felipe y Santiago de Montevideo”, la Asamblea General Constituyente y Legislativa del Estado, sancionó en los siguientes términos la Constitución de la nueva asociación política, en su seno elaborada: “En el nombre de Dios Todopoderoso, Autor, Legislador y Conservador Supremo del Universo. NOSOTROS, los Representantes nombrados por los Pueblos situados a la parte Oriental del Río Uruguay, que, en conformidad de la Convención preliminar de Paz, celebrada entre la República Argentina y el Imperio del Brasil, en 27 de Agosto del año próximo pasado de 1828, deben componer un Estado libre e independiente; reunidos en Asamblea General, usando de las facultades que se nos han cometido, cumpliendo con nuestro deber, y con los vehementes deseos de nuestros representados, en orden a proveer a su común defensa y tranquilidad interior, a establecerles justicia, promover el bien y la felicidad general, asegurando los derechos y prerrogativas de su libertad civil y política, propiedad e igualdad, fijando las bases fundamentales, y una forma de gobierno que les afiance aquéllos, del modo más conforme con sus costumbres, y que sea más adaptable a sus actuales circunstancias y situación; según nuestro saber, y lo que nos dicta nuestra íntima conciencia, acordamos, establecemos, y sancionamos la presente CONSTITUCION.

La firmaron de mano “todos los Representantes que se hallaron presentes”, a saber: “Silvestre Blanco, Presidente, diputado por Montevideo. Gabriel A. Pereira, primer Vicepresidente, diputado por Canelones. Cristóbal Echeverriarza, segundo Vicepresidente, diputado por Montevideo. Cipriano Payán, diputado por el Cerro Largo. Juan Pablo Laguna, diputado por Soriano. Luis Bernardo Cavia, diputado por Soriano. Pedro

Francisco de Berro, diputado por Montevideo. Julián Álvarez, diputado por San José. Juan Benito Blanco, diputado por la Colonia. Pedro Pablo de la Sierra, diputado por Maldonado. Manuel Haedo, diputado por Sandú. Juan María Pérez, diputado por San José. Jayme de Zudáñez, diputado por Montevideo. José Vázquez de Ledesma, diputado por San José. José Félix Zubillaga, diputado por Maldonado. José Ellauri, diputado por Montevideo. Joaquín Antonio Núñez, diputado por Maldonado. José Basilio Pereira de la Luz, diputado por el Cerro Largo. Francisco Antonino Vidal, diputado por Canelones. Alejandro Chucarro, diputado por Canelones. Miguel Barreyro, diputado por la Colonia. Ramón Masini, diputado por Montevideo. Lorenzo Justiniano Pérez, diputado por Montevideo. Santiago Vázquez, diputado por Maldonado. Antonino Domingo Costa, diputado por Pay-Sandú. Manuel Vicente de Pagola, diputado por el Durazno. Solano García, diputado por Paysandú. Lázaro Gadea, diputado por Soriano. Francisco García Cortina, diputado por Santo Domingo Soriano. Luis Lamas, diputado por Montevideo. Miguel Antonio Berro, Manuel J. Errazquín, secretarios".

El 26 de mayo de 1830, en Río de Janeiro, los Comisarios nombrados por los Gobiernos de las Provincias Unidas del Río de la Plata y del Brasil, "para examinar si la Constitución política de la Provincia de Montevideo, formada por los representantes de ella, en virtud de la mencionada Convención (preliminar de Paz de 1828), contiene algún artículo o artículos que se opongan a la seguridad de sus respectivos Estados", como se expresa en el correspondiente auto de aprobación, no tuvieron objeción que formular a ese respecto.

En vista de todo lo cual, la Asamblea General Constituyente y Legislativa sancionó "con valor y fuerza de ley" un texto que en su primera parte dispuso: "Satisfecho el artículo séptimo de la Convención preliminar de Paz, por los Gobiernos de las Provincias Unidas del Río de la Plata y del Imperio del Brasil, será publicada y solemnemente jurada la Constitución en el día 18 de Julio del presente año por las autoridades Eclesiásticas, Civiles y Militares y por todos los ciudadanos de este Estado, en el modo y bajo la fórmula siguiente:

Primera. - ¿Juráis a Dios y prometéis a la Patria cumplir y hacer cumplir en cuanto de vos dependa, la Constitución del Estado Oriental del Uruguay, sancionada el 10 de Setiembre de mil ochocientos veintinueve por los Representantes de la Nación? - Sí, juro.

Segunda. - ¿Juráis sostener y defender la forma de Gobierno representativa-republicana que establece la Constitución? - Sí, juro.

Tercera. - ¿Juráis respetar, obedecer y defender las autoridades que fuesen nombradas a virtud de lo sancionado en la misma? - Sí, juro.

Cuarta. - ¿Juráis obedecer y cumplir las leyes, decretos y resoluciones que diere el Cuerpo Legislativo de la Nación? - Sí, juro.

Si así lo hiciéreis, Dios os ayudará; si no, El y la Patria os lo demandarán".

Transmitido al Gobierno Provisorio del Estado, éste (Lavalleja, Juan Fco. Giró) ordenó su promulgación el 28 de junio de 1830.

La obligación de jurar la Constitución fue establecida en el artículo 149 de su propio texto.

Fue la de más prolongada vigencia que ha conocido la República, no obstante los períodos turbulentos que debió enfrentar.

Su artículo 1° designa oficialmente a nuestro país, "Estado Oriental del Uruguay" —no obstante que en su contexto se le denomina varias veces "República Oriental del Uruguay"— y el 5° declara que "la religión del Estado es la Católica Apostólica Romana".

Adopta como forma de gobierno la representativa republicana, comulgando con las más avanzadas ideas de la época y establece una parcialmente atemperada división de poderes: Legislativo, Ejecutivo y Judicial.

"El Poder Legislativo es delegado a la Asamblea General", que se compone de dos cámaras (sistema bicameral), una de Representantes ("elegidos directamente por los pueblos") y otra de Senadores (elegidos indirectamente "a razón de uno por cada Departamento").

El Poder Ejecutivo es desempeñado "por una sola persona, bajo la denominación de Presidente de la República Oriental del Uruguay", el que es elegido por la Asamblea General en reunión de ambas Cámaras, cada cuatro años, el 1º de marzo.

Los Ministros no pasarán de tres y estarán a cargo de las respectivas Secretarías de Estado, que atenderán el despacho.

"Una Alta Corte de Justicia, Tribunal o Tribunales de Apelaciones, y Juzgados de primera instancia, en la forma que estableciere la ley", ejercerían el Poder Judicial.

Los integrantes de la Alta Corte de Justicia serían designados por la Asamblea General.

Se dispone, también, el establecimiento de Jueces de Paz "para que procuren conciliar los pleitos que se pretendan iniciar".

Al frente de cada Departamento habría un Jefe Político, que sería "un agente del Poder Ejecutivo", nombrado por éste y tendría en aquél todas las funciones gubernativas.

Habría también, en esas circunscripciones territoriales, Juntas Económico-Administrativas, elegidas popularmente, con el principal objeto de "promover la agricultura, la prosperidad y ventajas del Departamento en todos sus ramos".

Las facultades conferidas a las Cámaras para hacer venir a su Sala a los Ministros del Poder Ejecutivo, para pedirles y recibir informes y para acusar y juzgar al Presidente de la República y a sus Ministros, por la comisión de graves delitos, no eran suficientes para neutralizar el centralizado y efectivo poder que ejercía el Presidente de la República en la conducción política del Estado, ni hacían del sistema un parlamentarismo.

En la Sección correspondiente al Poder Judicial y en la de disposiciones generales, incluye una moderna enunciación de derechos, deberes y garantías de los habitantes de la República, a la altura de las más avanzadas de la época y con plena vigencia actual. Muchos de estos principios habían sido ya consagrados por el ordenamiento jurídico de la Provincia Oriental. Establece el principio general de que "los habitantes del Estado tienen derecho a ser protegidos en el goce de su vida, honor, libertad, seguridad y propiedad", no pudiendo ser privados de ellos "sino conforme a las leyes".

Declara que "en el territorio del Estado, nadie nacerá ya esclavo" quedando "prohibido para siempre su tráfico e introducción en la República". Afirma que "los hombres son iguales ante la ley", "no reconociéndose otra distinción entre ellos sino la de los talentos o las virtudes". Se prohíbe el juicio criminal en ausencia del acusado (en rebeldía). Otorga a la casa (hogar) de las personas, el carácter de "sagrado inviolable" y al derecho de propiedad el de "sagrado e inviolable". Concede a los habitantes el derecho a dedicarse al trabajo o actividad que deseen, siempre que no sea en oposición "al bien público, o al de los ciudadanos".

Sin embargo y no obstante estos avances, es más restrictiva de lo que modernamente podemos admitir, en cuanto a privar de la ciudadanía a ciertas categorías de personas, en función de la actividad a que se dedicaban o a un mínimo grado de cultura.

Prevé el procedimiento que habrá de seguirse para su reforma, que corresponde exclusivamente al Poder Legislativo, con intervención de sucesivas legislaturas y el voto conforme de mayorías especiales de legisladores

LA CONSTITUCION DE 1918

La ley de reforma constitucional N° 4.257, de 28 de agosto de 1912, dictada según las formas preestablecidas en la Constitución vigente, modificó dicho mecanismo de enmiendas, las que en adelante se podrían introducir por una Convención Nacional Constituyente, de elección popular, sometiéndolas luego a la aprobación del Cuerpo Electoral.

Este fue el procedimiento seguido para la aprobación de la Constitución de 1918.

El 15 de octubre de 1917 una Convención Nacional Constituyente sancionó el proyecto de un nuevo Código Constitucional, que el Cuerpo Electoral ratificó en plebiscito realizado el 25 de noviembre de ese año, habiendo sido promulgado el 3 de enero de 1918 y entrado en vigencia el 1° de marzo de 1919, según lo disponía el literal A) de sus disposiciones transitorias.

Tal vez la característica más relevante del nuevo texto y uno de los principales motivos de éste nuestro primer movimiento reformista del siglo XX, sea la integración del Poder Ejecutivo. Se abandona el unipersonalismo puro de la Constitución anterior y se organiza un Ejecutivo parcialmente colegiado: un Presidente de la República y un Consejo Nacional de Administración compuesto por nueve miembros.

Ambos órganos serán elegidos popularmente, mediante el sistema del doble voto simultáneo y sus funciones durarán cuatro años en el caso del Presidente de la República y seis años en el de los Consejeros, no pudiendo ser reelectos inmediatamente.

Dependerán del Presidente de la República, los Ministros de Relaciones Exteriores, Guerra y Marina e Interior. La ley podrá determinar otros como dependientes del Consejo Nacional de Administración, que entre sus competencias tiene la instrucción pública, las obras públicas, industrias y hacienda, asistencia e higiene, trabajo.

El Consejo se integrará con dos tercios de miembros correspondientes a la lista más votada y un tercio "a la del otro partido que le siga en el número de sufragios obtenidos".

En lo sustancial se mantienen la organización y atribuciones del Poder Judicial y del Poder Legislativo, salvo que respecto de este último se amplían sus facultades de contralor sobre el Poder Ejecutivo.

Ratificando una solución de muy dudosa constitucionalidad que el legislador había ya impuesto para aliviar las tareas del Ejecutivo, establece una descentralización de servicios, que comprenderá al "dominio industrial del Estado, la instrucción superior, secundaria y primaria, la asistencia y la higiene públicas", los que en adelante "serán administrados por Consejos autónomos".

También el gobierno y administración de los Departamentos tendrá cierta autonomía, ya que estará a cargo de Consejos de Administración y Asambleas Representativas, elegidos popularmente. Sin perjuicio de que habrá, también, un Jefe de Policía que dependerá directamente del Presidente de la República.

Se declara que "todos los cultos religiosos son libres en el Uruguay" y que "el Estado no sostiene religión alguna".

Adopta como forma de gobierno, la "democrática representativa".

Se incorporan nuevos derechos y garantías para los habitantes de la República, estableciéndose además, que los enunciados no son los únicos, pues no podrá excluirse a ninguno que sea inherente a la personalidad humana o se derive de la forma republicana de gobierno.

Se vuelve al sistema de la Constitución de 1830 en cuanto a la reforma de la Carta, ya que se confiere al Poder Legislativo tal facultad, aunque por un trámite más simple.

LA CONSTITUCION DE 1934

Fue elaborada por una Convención Nacional Constituyente y aprobada por este órgano el 24 de marzo de 1934. Un plebiscito llevado a cabo el 19 de abril la ratificó y la propia Convención la promulgó el 18 de mayo de 1934.

Con un texto sensiblemente más extenso que el de la de 1918, modifica varios aspectos de ésta e innova en otros.

Se suprime el Consejo Nacional de Administración: "el Poder Ejecutivo será ejercido por el Presidente de la República, quien actuará con un Consejo de Ministros".

Habrán nueve Ministerios cuyos titulares serán designados por el Presidente de la República distribuidos en la forma que la misma Constitución establece, entre los dos partidos que hayan tenido más votos en la elección del Presidente.

En forma parecida (por mitades) se integrará la Cámara de Senadores. Cada Ministerio tendrá un Subsecretario.

Se determina el número de integrantes de las Cámaras: habrá noventa y nueve Representantes y treinta Senadores. El Vicepresidente de la República tendrá voz y voto en el Senado y ejercerá su presidencia. Los Senadores serán elegidos directamente por el pueblo.

Toda una Sección contiene una extensa enunciación de “derechos, deberes y garantías”, que incluye una serie de obligaciones a cargo de los individuos y del Estado.

La Constitución de 1918 había contribuido a enaltecer el sufragio, estableciendo que el voto era secreto. La Constitución de 1934 agrega que será obligatorio.

También se declara obligatoria la enseñanza primaria.

Respecto de la forma de gobierno, adopta la fórmula que se mantendrá en las Constituciones de 1942, 1952 y 1967: “la Nación adopta para su Gobierno la forma democrática republicana”. Y agrega que “su soberanía será ejercida directamente por el Cuerpo Electoral en los casos de elección, iniciativa y referendium, e indirectamente por los Poderes representativos que establece esta Constitución; todo conforme a las reglas expresadas en la misma”.

Se acentúa, sin llegar a un parlamentarismo, la responsabilidad del Poder Ejecutivo ante el Legislativo, pudiendo darse el caso de que no sólo los Ministros, sino aún el Presidente de la República puedan caer ante un voto de censura dado en ciertas condiciones por el Parlamento.

También éste en algunas circunstancias, puede ser disuelto por el Presidente de la República.

Se crea un mecanismo de contralor sobre “toda gestión relativa a la Hacienda Pública” y sobre “la ejecución de los presupuestos”, el que estará a cargo de un Tribunal de Cuentas, que actuará “con autonomía funcional” y un sistema de defensa contra actos ilegales de la Administración, que se podrán impugnar ante un Tribunal de lo Contencioso Administrativo, cuyo establecimiento se comete a la ley, la que sin embargo fue omisa en el cumplimiento del mandato.

Cuando una ley infrinja la Constitución, de mayor jerarquía que aquélla, será la Suprema Corte de Justicia la que declarará tal vicio y la inaplicabilidad de la ley al caso concreto (no su derogación).

El gobierno y la administración de cada departamento estará a cargo de un Intendente, una Junta Departamental y una o más Juntas Locales.

Se dispone el establecimiento de una Corte Electoral para “conocer en todo lo relacionado con los actos y procedimientos electorales” y decidir sobre todos los reclamos que se produzcan con motivo de las elecciones.

La Constitución de 1934 podía ser reformada: a) por moción del veinte por ciento de ciudadanos inscriptos en el Registro Cívico, que elevarán el proyecto a la Asamblea General para ser sometido a plebiscito en la elección más próxima; b) por iniciativa de dos quintos del total de componentes de la Asamblea General y aprobación del cuerpo electoral en los comicios inmediatos; c) por Leyes Constitucionales sancionadas por dos tercios del total de componentes de cada Cámara.

Precisamente, una ley constitucional, la N° 9.644 de 30 de diciembre de 1936, modificó varios artículos de la Constitución vigente, agregándole, además, un artículo aditivo y algunas disposiciones transitorias.

LA CONSTITUCION DE 1942

Fue junto con la de 1934, una de nuestras Constituciones formales de vida más efímera.

Entró en vigencia el 15 de febrero de 1943 (la reforma, estructurada en definitiva por el Consejo de Estado, había sido aprobada por un plebiscito el 29 de noviembre de 1942) y se mantuvo hasta 1952.

Las Cámaras de Representantes y de Senadores se integrarán de acuerdo con un sistema de representación proporcional, y no sólo con los partidos políticos mayoritarios.

Se elimina la exigencia que existía en la Constitución anterior, de adjudicar tres Ministerios al Partido que, en número de sufragios, hubiera seguido a la mayoría en las elecciones del Presidente de la República.

Pero uno de sus aspectos más positivos es, quizás, la inclusión de una disposición, encartada casi al final del texto, que comporta no solamente una mayor garantía para los individuos en cuanto al reconocimiento de sus derechos, sino además, un positivo recurso contra la posible inacción del Estado en el cumplimiento de sus cometidos y un eficaz instrumento de que éste se puede valer para eludir la inmovilidad a la que injustamente se le quiera someter. En efecto, el artículo 282 de la Constitución de 1942 determina: "los preceptos de la presente Constitución que reconocen derechos a los individuos, así como los que atribuyen facultades e imponen deberes a las autoridades públicas, no dejarán de aplicarse por falta de la reglamentación respectiva, sino que ésta será suplida, recurriendo a los fundamentos de leyes análogas, a los principios generales de derecho y a las doctrinas generalmente admitidas".

Es decir que las disposiciones de la Constitución en esos aspectos (derechos de los individuos y facultades y deberes de las autoridades públicas), se aplicarán de inmediato aún cuando por cualquier motivo la ley no hubiera determinado el procedimiento a seguir para su ejercicio. Tal omisión será salvada utilizando los medios supletorios indicados al final de la norma.

Sin variantes, esta sabia disposición se mantuvo en las Constituciones de 1952 y de 1967.

En lo que dice relacionado con los procedimientos a seguir para la modificación de la Constitución, lo más destacable es que se abate del 20 al 10% la proporción de ciudadanos inscritos en el Registro Cívico que podrán presentar proyectos de reforma a la Asamblea General y que también los Senadores, los Representantes y el Poder Ejecutivo, podrán presentar proyectos de esa índole, los que deberán ser aprobados por mayoría absoluta del total de componentes de la Asamblea General.

LA CONSTITUCION DE 1952

Esta Carta y la de 1967 son las de más extenso articulado que ha tenido nuestro país: trescientos treinta y dos artículos, más algunas disposiciones transitorias y especiales. La de 1934, que es la que les sigue en número de artículos, tuvo 284, además de las disposiciones transitorias.

Se mantuvo vigente menos tiempo que las Constituciones de 1830 y de 1918.

Fue establecida por ley constitucional sancionada el 26 de octubre de 1951, la que dispuso, además, que sería "sometida a plebiscito de ratificación, el dieciséis de diciembre de mil novecientos cincuenta y uno".

Dicho plebiscito arrojó un resultado de 232.076 votos por "Sí" y 197.684 por "No".

Fue promulgada por la Asamblea General el 25 de enero de 1952.

La integración de un Poder Ejecutivo colegiado, con eliminación del Presidente de la República y la institucionalización de la participación de los partidos políticos mayoritarios en la Administración Pública en general, (entes autónomos, servicios descentralizados, concejos departamentales, etc.) y en el Poder Ejecutivo en particular, fueron el leitmotiv de esta nueva instancia constitucional.

Un Consejo Nacional de Gobierno, integrado por nueve miembros elegidos popularmente, de los cuales seis correspondían al lema más

votado y tres al que le siga en número de votos, distribuidos entre las listas del lema, según un complejo sistema, sustituyó al Presidente de la República en el ejercicio del Poder Ejecutivo.

Se prescinde del Consejo de Ministros como cuerpo con cometidos propios en la órbita del Poder Ejecutivo. Habrá solamente Ministerios (nueve), cuyos titulares "serán designados y cesarán en sus cargos por resolución del Consejo Nacional de Gobierno".

La Cámara de Senadores se compondrá de treinta y un miembros.

El gobierno y administración de los Departamentos serán ejercidos por un Concejo Departamental, compuesto de siete miembros en Montevideo y cinco en los demás Departamentos y una Junta Departamental que se integrará con sesenta y cinco miembros en Montevideo y treinta y uno en los demás Departamentos.

Las atribuciones de esos órganos departamentales son amplias y variadas, incluso en materia financiera.

Podrán haber también Concejos Locales en cualquier población fuera de la planta urbana de la Capital del Departamento.

No sólo en el ámbito territorial es amplia la descentralización, sino también en el de los servicios, consagrándose en dos extensos capítulos su grado de autonomía, que es mayor en los entes de enseñanza que en los del dominio industrial y comercial del Estado.

Se crea (y no se comete a la ley su creación como en 1934 y 1942) el Tribunal de lo Contencioso Administrativo que se compondrá de cinco miembros y que resolverá sobre las demandas de nulidad de actos de la Administración, contrarios a una regla de derecho o dictados con desviación de poder. Habrá, también, un Procurador del Estado en lo Contencioso-Administrativo, que será oído en último término en todos los asuntos que haya de juzgar el Tribunal.

El número de integrantes de la Corte Electoral es aumentado a nueve: cinco neutrales, elegidos por la Asamblea General y cuatro representantes de los Partidos, también elegidos por la Asamblea General, "correspondiéndole dos a la lista mayoritaria del lema más votado y dos a la lista mayoritaria del lema que le siga en número de votos".

En la Sección de derechos, deberes y garantías, ya de por sí extensa, se introducen más normas sobre derechos y deberes de los funcionarios públicos (carrera administrativa, inamovilidad, etc.).

LA CONSTITUCION DE 1967

Es el último Código Constitucional que se ha dado el país para la regulación jurídico-política del Estado.

La novedad y garantía contra un eventual despotismo personal que pudo significar la integración pluripersonal del Poder Ejecutivo, cedió ante la necesidad impuesta por los tiempos que corrían, de la toma rápida de decisiones y de la unificación del mando.

El 24 de agosto de 1966, la Asamblea General aprobó la reforma de la Constitución vigente y su reemplazo por un nuevo texto, que conformó un proyecto sustitutivo de varias iniciativas populares presentadas al Cuerpo para ser sometidas a plebiscito.

El 27 de noviembre de 1966, ese proyecto fue ratificado popularmente y la reforma entró "en vigor con fuerza obligatoria, a partir del 15 de febrero de 1967", de conformidad con lo dispuesto por el literal A) de las disposiciones transitorias y especiales contenidas en la propia Carta.

Como insinuáramos, uno de los rasgos característicos de la última Constitución es el regreso a un Poder Ejecutivo unipersonal. El Presidente de la República actuará con el Ministro o Ministros respectivos, o eventualmente con el Consejo de Ministros. Habrá, además, un "Vicepresidente de la República que desempeñará la Presidencia de la Asamblea General y de la Cámara de Senadores". Durarán cinco años en sus funciones, abandonándose, en consecuencia, el sistema establecido en todas las Constituciones anteriores de realizar elecciones generales cada cuatro años.

Los Ministerios serán once. El Consejo de Ministros tendrá competencia privativa, entre otros, en los casos en que se proponga a las Cámaras proyectos de ley con declaratoria de urgente consideración.

El gobierno y la administración de los Departamentos serán ejercidos, al igual que en las Constituciones de 1934 y 1942, por Intendentes, Juntas Departamentales y Juntas Locales.

Los servicios del dominio industrial y comercial del Estado no serán ya necesariamente autónomos, sino que "tendrán el grado de descentralización que fijen" la Constitución y leyes aprobadas por mayorías especiales. Podrán estar administrados por un Director General en vez de por órganos colegiados.

Se crean con calidad de entes autónomos, el Banco de Previsión Social, encargado de "coordinar los servicios estatales de previsión social y organizar la seguridad social" y el Banco Central de la República, con los cometidos que le fijará la ley.

Se acentúa el contralor del Poder Ejecutivo sobre los Directorios o Directores Generales de entes autónomos y servicios descentralizados, pudiendo disponer aquél directamente los correctivos, rectificaciones o remociones que considere del caso, si sus observaciones a las gestiones de los jefes de dichos servicios, son desatendidas.

La autonomía se mantiene, sin embargo, para los entes de enseñanza.

Se crea también una Oficina de Planeamiento y Presupuesto, que, entre otros cometidos, tendrá el de asistir al Poder Ejecutivo "en la formulación de los Planes y Programas de Desarrollo" y en la elaboración del Presupuesto Nacional.

Las Constituciones de 1934, 1942 y 1952, consagraron la obligatoriedad de la enseñanza primaria. La de 1967 agrega a ésta, la obligatoriedad de la enseñanza media, agraria o industrial.

Persuadidos de la trascendencia de la integración como poderoso factor de desarrollo en un mundo cada vez más competitivo, el constituyente de 1967 incluye el siguiente precepto: "La República procurará la integración social y económica de los Estados Latinoamericanos, especialmente en lo que se refiere a la defensa común de sus productos y materias primas. Asimismo, propenderá a la efectiva complementación de sus servicios públicos".

Estos son, a grandes rasgos, las características y el contenido de los seis textos constitucionales que ha tenido la República.

El proyecto de una séptima Constitución se está elaborando en estos momentos, que, en lo sustancial, bregará por mejor conjugar la necesidad de desarrollo nacional y la rápida evolución de estos tiempos, con los principios esenciales de la cultura occidental a la que está indisolublemente unida la sociedad política a la que está destinada y los propios de este grupo humano, que constituyen el noble legado de sus mayores.

Entre otras disposiciones, ese proyecto encarta los Actos Institucionales que, con contenido constitucional, han sido dictados estos últimos años por razones de seguridad nacional y de urgencia y cuyo estudio está realizado en el capítulo referente a la organización del Estado.

Los CODIGOS

El tema de la codificación dice relación con la técnica de elaboración del derecho positivo. Es, precisamente, una de las dos técnicas legislativas a que se refiere Geny. La otra es la técnica de la legislación fragmentaria. Implica, en consecuencia, la existencia de ley escrita. Codificar es reunir en forma reflexiva y sistemática, en un cuerpo legal metódico y armónico, el código, todas las normas vigentes en una determinada materia jurídica.

El último movimiento codificador importante, iniciado en Europa en el siglo XVIII y continuado en el siguiente, del cual permaneció hasta ahora al margen solamente el derecho anglo-norteamericano, llegó también, naturalmente, a la joven república americana constituida en 1830 al oriente del Río Uruguay. La propia Constitución, sancionada y jurada en ese año de 1830, confirió a la Asamblea General competencia para "formar y mandar publicar los Códigos" (artículo 17, numeral 1°), fórmula que se reproduce intacta en las Constituciones de 1918, 1934, 1942, 1952 y 1967.

CODIGO DE COMERCIO

La materia comercial fue la primera en nuestro país, cuya regulación jurídica aparece sistematizada en un código. En efecto, el Gobierno Provisorio de la República, encabezado por el General Venancio Flores, dictó el 26 de mayo de 1865 un decreto-ley, el N° 817, que en la parte sustancial de su artículo 1° expresó: "Declárese ley de la República en materia comercial, el Código de Comercio promulgado el 30 de abril de 1857, para la provincia de Buenos Aires". El mencionado Código había sido redactado por los doctores Eduardo Acevedo y Dalmacio Vélez Sarsfield, por encargo que el gobierno porteño había hecho a esos dos eminentes juristas en el año 1856. Ese mismo decreto contenía alteraciones o modificaciones a dicho Código, para su aplicación en nuestro país, las que aspiraban a adaptar sus disposiciones a la realidad de nuestros órganos jurisdiccionales o administrativos, o simplemente estimaban mejorar la regulación de la materia que aquel cuerpo legal había disciplinado.

Pocos meses después, una Comisión Correctora del Código de Comercio, integrada por notables juristas de la época como eran los doctores Manuel Herrera y Obes, Tristán Narvaja, A. Rodríguez Caballero y F. Castellanos, y designada en la esfera del Poder Ejecutivo, elevó sus trabajos de corrección e impresión del Código de Comercio, los que fueron aprobados el 24 de enero de 1866, dictándose ese mismo día un decreto-ley, el N° 841, que dispuso la promulgación y vigencia del citado Código (Código Oriental de Comercio, es designado en ese decreto), resultado, en definitiva, del "Código de Comercio para la Provincia de Buenos Aires, con las alteraciones prescritas en el Decreto de 26 de Mayo de 1865" y "con las correcciones acordadas por la Comisión de Abogados a que se cometió este especial encargo". Así se expresa en la parte expositiva de ese decreto N° 841. Como una originalidad y firme toma de posición con respecto de un asunto eminentemente polémico desde vieja data, transcribimos el siguiente párrafo de su informe: "Nuestro país tiene la gloria de haber sido el primero, si no es el único, en nuestra América que, rompiendo con todas las añejas ideas sobre el dinero y las absurdas preocupaciones contra la usura, se colocó en el terreno práctico y positivo de las cosas, abandonando al interés de las partes, calcular el que deben dar y tomar por el uso del dinero que fuese materia de sus estipulaciones. De esa honra y de esa gloria, tan fecunda en buenos resultados, ha creído la

Comisión que no podía ni debía despojarle. El dinero, como cualquier otra mercancía, no puede, ni debe estar sujeto a otro regulador de su valor, que el de la concurrencia, o sea la oferta y la demanda. Ese es el mejor medio de ponerlo al alcance de todas las necesidades con las menos onerosas condiciones posibles. Nadie sabe mejor lo que le conviene, que el mismo interesado. Por otra parte, pugna con los principios de justicia restringir aquella facultad. Es evidente que los intereses debidos y no pagados, privan al acreedor de poderlos aplicar a sus necesidades, obligándole así, a endeudarse y pagar, por la suma que ellos representan, otros intereses; o le impiden sacar de ella el provecho que le daría, colocándola a nuevos intereses. En cualquiera de ambos casos, son esos daños que deben subsanarse por quien los origina, so pena de que no siendo así, se acordaría una prima y un estímulo a la mala fe, introduciendo el desorden en las transacciones. Hoy que el crédito se halla difundido, como lo está, en todas partes; que el dar dinero a interés es una industria tan legítima y pública, como cualquier otra, ya no son de temerse los abusos de aquella libertad”.

El Código de Comercio, aún vigente en su conjunto, ha sido modificado en diversas partes en muchas oportunidades, prácticamente hasta nuestros días. Modernizado en varios capítulos, ya envejecido en otros, continúa siendo el instrumento fundamental para la regulación de la actividad comercial y de los derechos y obligaciones nacidos de ese quehacer humano. Como ocurre en todas las materias, aún las codificadas, gran cantidad de leyes y decretos especiales dictados a partir de la vigencia del Código hasta ahora, complementan la ordenación efectuada por éste. El Código está dividido actualmente en cuatro libros. El libro I trata “De las personas del Comercio” y legisla sobre los comerciantes y actos de comercio, de los auxiliares del comercio y de los requisitos que deben cumplir quienes se dediquen a esa actividad. El libro II se refiere a “los contratos de comercio” y a las obligaciones comerciales en general (sociedades, compraventas, seguros, letras de cambio, etc.). El III disciplina “los derechos y obligaciones que resultan de la navegación”, conteniendo normas sobre buques, gente de mar, contratos marítimos, etc., y el IV organiza los concordatos preventivos y las quiebras, en sendas secciones (oportunidades en que pueden solicitarse, trámites, efectos, etc.).

CODIGO DE MINERIA

El Código que sigue en antigüedad al de Comercio es el de Minería. El 4 de febrero de 1868, una comisión de codificación designada unos meses antes, integrada por Manuel Herrera y Obes, A. Rodríguez Caballero, Joaquín Requena y Tristán Narvaja, elevó al Poder Ejecutivo una Ley de Minas, que el Gobierno Provisorio de la República sancionó el 5 de febrero de 1868. El artículo 1º de esa Ley, considerada nuestro primer Código en la materia, consagraba ya la fórmula de que “el dominio de las minas pertenece radicalmente a la Nación”, principio que con ligeras variantes se mantiene hasta nuestros días. Las disposiciones de esa ley se inspiraban en la legislación española y francesa, como se reconoce en el Mensaje del Poder Ejecutivo a la Asamblea General, de agosto de 1940.

Algunos años después, una Comisión nombrada por el Poder Ejecutivo, de acuerdo con la resolución legislativa de fecha 28 de junio de 1882, elevó un proyecto de Código de Minería, que el Poder Legislativo aprobó el 19 de diciembre de 1884. El 23 de diciembre de ese año, el Poder Ejecutivo, con las firmas de Santos y Carlos de Castro, le puso el cúmplase. Aquella Comisión estaba integrada por los doctores Joaquín Requena y Lindoro Forteza, los ingenieros Eduardo Canstatt y Florencio Michaelsson y el Químico Mario Isola.

Leyes posteriores introdujeron modificaciones a este Código, hasta que en agosto de 1940 el Poder Ejecutivo envió Mensaje a la Asamblea General, sometiendo a su aprobación un proyecto de Código de Minería, que según se reconoce, tuvo como base el proyecto elevado por el Ingeniero Eduardo Terra Arocena en noviembre de 1934. El Senado lo aprobó el 12 de noviembre de 1941 y lo envió en consulta al Consejo de Estado el 27 de abril de 1942. El 28 de enero de 1943, el nuevo Código de Minería

fue promulgado por el Poder Ejecutivo, con la conformidad del Consejo de Estado. Es el Decreto-ley N° 10.527, y lleva las firmas de Baldomir, Canessa y Giambruno. En este Código se mantiene el principio de que las minas pertenecen a la Nación, es decir, que el dueño del suelo, no lo es del subsuelo. Tampoco el Estado es propietario de los yacimientos, sino sólo su administrador. Se preserva, sí, su facultad exclusiva de explotar yacimientos de combustibles, fórmula ya contenida en la ley de 1931 que creó ANCAP. Sin embargo, la exploración de esos yacimientos, es permitida a los particulares.

CODIGO CIVIL

El 20 de marzo de 1866, un decreto del Gobierno Provisorio de la República expresaba: "Habiendo concluido sus trabajos la comisión nombrada, para la revisión del Código de Comercio y que ha sido promulgado debidamente; considerando la necesidad y conveniencia de completar los trabajos de legislación con la promulgación de un Código Civil que comprenda en un solo texto todas las disposiciones vigentes, con las correcciones que la práctica y el estudio de los jurisconsultos aconsejen", "el Gobierno Provisorio, en consejo de ministros, ha acordado: 1° - La Comisión nombrada con fecha 5 de junio del año ppdo. (integrada por los doctores Manuel Herrera y Obes, Florentino Castellanos, Tristán Narvaja y Antonio Rodríguez Caballero) a la que se agregará el doctor don Joaquín Requena, procederá a la revisión del proyecto de Código Civil del doctor don Eduardo Acevedo y corregido por el doctor don Tristán Narvaja, presentando a la brevedad posible sus trabajos concluidos para su examen y correspondiente aprobación y promulgación". El 31 de diciembre de 1867 la Comisión elevó al Gobernador Provisorio, Brigadier General don Venancio Flores, "el proyecto de Código Civil Oriental, compuesto por el doctor don Tristán Narvaja, revisado, discutido y aprobado artículo por artículo por la Comisión", según se expresaba en el informe de ésta. El 23 de enero de 1868, un decreto del Gobierno Provisorio, que como ley lleva el N° 917, sancionó y mandó publicar el Código Civil Oriental, que "regirá en todo el territorio de la República, desde el 19 de abril del corriente año, con derogación de las leyes anteriores". Esta fecha de vigencia fue luego transferida, sucesivamente, para el 18 de julio de 1868, y definitivamente para el 1° de enero de 1869.

Respecto de los antecedentes de éste nuestro Código Civil, la Comisión Codificadora expresa en una parte de su informe: "Los Códigos de Europa, los de América, y con especialidad el justamente elogiado de Chile, los más sabios comentadores del Código Napoleón, el proyecto del doctor Acevedo, el del señor Goyena, el del señor Freitas, el del doctor Vélez Sarsfield, han sido los antecedentes sobre que se ha elaborado la obra que hemos revisado, discutido y aprobado. El proyecto del señor Freitas (inconcluso aún) es el trabajo más notable de codificación, por su extensión y por el estudio y meditación que revela, y el mismo doctor Vélez Sarsfield dice: "que de él ha tomado muchísimos artículos"; pero el autor del proyecto del Código Oriental, doctor Narvaja, y la comisión revisora, aunque tributan el homenaje de su respeto a la reputación científica de estos jurisconsultos, solamente han tomado de sus trabajos lo que podían acomodarse a su sistema, prefiriendo también la sencillez del Código al cuidado de legislar para casos que pueden ser resueltos por las disposiciones generales o conexas del Código".

Consta el Código Civil, de un Título Preliminar ("De las leyes"), de cuatro libros y de un Título Final ("De la Observancia de este Código"). El objeto del Libro Primero son las personas, y a lo largo de varios títulos se trata lo concerniente al domicilio, al estado civil, al matrimonio y a su disolución y nulidad, a la paternidad y filiación, a la tutela, a la curatela. El Libro Segundo contiene las disposiciones sobre los bienes y el dominio o propiedad (clases de bienes, el uso, el usufructo, las servidumbres, de la posesión, de la reivindicación). "De los modos de adquirir el dominio" es la materia del Libro Tercero. Allí se disciplinan institutos como la prescripción, tanto adquisitiva como extintiva, las sucesiones,

testada e intestada, el testamento, la accesión, la tradición, etc. El Libro Cuarto ("De las obligaciones"), está dividido en dos partes: la primera ("De las obligaciones en General"), regula las fuentes o causas de las obligaciones, las diversas especies de obligaciones, los modos de extinguirse y de probar las obligaciones. Y la segunda ("De las obligaciones que nacen de los contratos") reglamenta esos acuerdos de voluntades o convenciones que como la donación, la compraventa, la permuta, el arrendamiento, la sociedad, el mandato, la fianza, el préstamo, el depósito, la prenda, la hipoteca y otros, son esenciales para la vida del hombre en sociedad.

Naturalmente, a través de tantos años muchas disposiciones y capítulos enteros del Código Civil, que en conjunto sigue conservando su portentosa vitalidad, con la lujosa redacción debida a la inspiración de Tristán Narvaja, han sido modificados o derogados, expresa o tácitamente. Uno de los casos más notorios es el que se refiere a los derechos civiles de la mujer, que por ley N° 10.783 de 18 de setiembre de 1946, son los mismos que los del hombre, cosa que no ocurría en el viejo Código Civil. Digamos por último que la ley N° 10.084 de 3 de diciembre de 1941 dispuso que se agregaran como "apéndice del Título Final" 13 artículos, que establecen varias reglas de derecho civil en casos generales del orden internacional privado con incidencia en nuestro país.

CODIGO RURAL

Dos Códigos rurales ha tenido la República. El primero, sancionado por ley de 10 de Julio de 1875, a la que el Poder Ejecutivo puso el cúmplase el 17 de ese mismo mes, entró en vigencia, como lo dispuso la propia ley de aprobación, seis meses después de promulgada ésta. El proyecto aprobado fue elaborado por una comisión a la que la Asociación Rural del Uruguay encomendó ese trabajo, el 20 de agosto de 1874, y que estaba integrada por el doctor Joaquín Requena, como presidente, don Daniel Zorrilla y don Domingo Ordoñana, como vocales, y don Francisco X. de Acha, como secretario. Culminado su trabajo, la comisión lo presentó a la Asociación Rural, que el 11 de febrero de 1875 lo sometió a "consideración del Gobierno, para que, si lo cree conveniente, sea elevado al Cuerpo Legislativo para que lo estudie y le preste su sanción". Posteriormente, "habiendo demostrado la práctica y los fundamentos aducidos por respetables hacendados, que sería altamente conveniente para el país la introducción de algunas reformas en el Código Rural", fue designada por el Poder Ejecutivo una comisión revisora integrada también por ilustres personalidades, que presentó su informe y proyectos de enmienda el 25 de enero de 1879, los que fueron aprobados por decreto del Gobierno Provisorio, a cuyo frente estaba el Cnel. Latorre, el 28 de enero de 1879. El artículo 1° de ese Código Rural declaraba que éste "es el conjunto de las disposiciones referentes a las personas rurales y a la propiedad rural". Más adelante, establecía que "la propiedad rural se divide en pecuaria y agraria". Y en sendos y extensos títulos legislaba sobre la ganadería y la agricultura, "principales fuentes de la riqueza pública", según afirmaba la Comisión en su informe. Otros títulos se referían al dominio y aprovechamiento de las aguas, a disposiciones comunes a la ganadería y la labranza, a la policía rural, a algunas obligaciones especiales de los municipios y demás autoridades locales.

Por su parte, el Código Rural actualmente en vigencia (desde el 1° de agosto de 1942), fue promulgado por ley de 14 de junio de 1941, N° 10.024, sobre la base de un proyecto elaborado por el doctor Daniel García Acevedo, con las modificaciones que le introdujo una Comisión Revisora designada en el año 1933 y algunas pequeñas que aprobó la Comisión de Códigos de la Cámara de Representantes. Este Código deja vigente, del anterior, el Título I. Sección XVI: "Tabladas, Corrales de Abasto y Mataderos", algunos artículos que se refieren al cultivo del arroz y el Título III: "Del dominio y aprovechamiento de las aguas", normas que prácticamente en su totalidad han sido modificadas o derogadas por la legislación posterior.

El 13 de febrero de 1943, el decreto-ley N° 10.386 introdujo a este

texto de 1941 varias modificaciones sustanciales. Y leyes posteriores, como las de arrendamientos rurales, estatuto del trabajador rural, etc., han llegado casi a modificar la filosofía que lo inspiró.

En extensos y a veces desordenados capítulos, el Código legisla sobre deslinde, cercos, caminos públicos, quemazones de campos, marcas y señales, árboles y bosques, caza y pesca, esquiladores, embargo de cosechas, abigeato, guardas rurales, etc. Consagra en definitiva la obligación de cercar por sus límites y frentes a caminos públicos, todo inmueble rural.

CODIGO DE PROCEDIMIENTO CIVIL

El Código de Procedimiento Civil fue promulgado por decreto del Gobierno Provisorio de la República, el 17 de enero de 1878, disponiéndose que empezaría a regir el 19 de abril de ese año. En la parte expositiva de ese decreto se hace constar que con "el propósito de dotar a la República de un Código de Procedimiento Civil", se "confió la redacción de tan importante trabajo jurídico al notable juriconsulto doctor don Joaquín Requena, y su revisión a los doctores don Manuel Herrera y Obes, don Ildefonso García Lagos, don José Luis Vila, don Joaquín Requena, don Martín Berinduague, don Hipólito Gallinal, don Lindoro Forteza, don Carlos Santurio, don Román García y don Eduardo Brito del Pino. Esa Comisión de Abogados ha presentado al Gobierno el trabajo del doctor Requena, con las modificaciones y ampliaciones que ha creído deber introducirle, para hacerlo más benéfico y completo, y él satisface plenamente a la Superioridad. . ."

El Código aprobado no se constreñía únicamente a establecer el orden y la ritualidad de los distintos juicios civiles y comerciales, sino que también reguló la organización judicial, es decir, la denominación, composición, atribuciones y hasta la responsabilidad de jueces y tribunales de justicia, todo lo cual es hoy materia de un Código distinto. Introdujo en este aspecto algunas innovaciones, siendo quizás una de las más importantes la supresión de los Alcaldes Ordinarios, funcionarios de viejo arraigo peninsular, manteniendo sólo a los Tenientes Alcaldes, de menor jerarquía, y proveyendo a los Departamentos de Jueces Letrados Departamentales. El art. 86 disponía: "Mientras no funcione la Alta Corte, la Administración de Justicia será desempeñada en la República por los Jueces y Magistrados siguientes: Tenientes Alcaldes. Jueces de Paz. Jueces Letrados Departamentales. Jueces Letrados de lo Civil. Jueces Letrados de Comercio y Tribunales de Apelaciones, con la jurisdicción que a cada uno atribuye este Código".

Intentó abreviar el trámite de los juicios, empeño que ha sido permanente hasta nuestros días a través de innumerables leyes y medidas administrativas, pero cuyo éxito ha sido menor que el esfuerzo aplicado a él. Contiene prescripciones no solamente sobre funcionarios judiciales propiamente dichos, como actuarios y alguaciles, sino también sobre profesionales que, aunque no integran los cuadros de la administración pública, "concurren accesoriamente a los juicios", al igual que aquellos, como los abogados y procuradores. Ha sido el de Procedimiento Civil uno de los Códigos que más modificaciones ha tenido por leyes posteriores. Esas reformas comenzaron a los pocos años de haber entrado en vigencia el Código y no han cesado prácticamente hasta nuestros días, de tal forma que es muy poco lo que queda del texto original. La ley N° 13.355 de agosto de 1965, conocida como "de abreviación de los juicios" y la N° 14.861 de 8 de enero de 1979, sobre integración de Tribunales y recursos de apelación y casación, son sólo dos de las más importantes, conteniendo disposiciones que tácitamente, en algunos casos y expresamente en otros, han derogado, sustituido o renovado aspectos relevantes de la materia de que trata el Código.

CODIGO DE INSTRUCCION CRIMINAL

Es otro de los que disciplina la ritualidad a que deben ajustarse los procesos, en este caso, los criminales o penales. Fue sancionado por decreto de 31 de diciembre de 1878 del Gobierno Provisorio del Cnel. Latorre,

disponiéndose que entrara en vigencia el 1° de mayo de 1879. Es obra del doctor Laudelino Vázquez, con las reformas que le introdujo una Comisión Revisora designada al efecto, e integrada por el propio Laudelino Vázquez y por los doctores Joaquín Requena, Carlos F. Santurio, Carlos de Castro, José María Castellanos y Martín Aguirre.

Este Código se compone de tres libros. El primero, se refiere a las acciones penal y civil que nacen de los delitos, a la jurisdicción y a los procedimientos; el segundo, a la instrucción del sumario, a las condiciones requeridas para pasar al estado de acusación, a las pruebas, a las fianzas (libertad o excarcelación provisional), etc.; y el libro III trata (trataba) de todo lo relativo a la actuación del jurado en las causas criminales, a la vista de las causas, que se haría "en público, menos en los casos en que se trate de delitos contra el pudor o las buenas costumbres" (art. 311); a las sentencias, que en relación con la pena de muerte mandaba: "no se podrá imponer la pena de muerte, sino cuando medien pruebas tan claras como la luz del día" (art. 312); a las cárceles, etc.

También este Código ha sido sustancialmente modificado a través de sus más de cien años de existencia. Una ley de 7 de enero de 1938 derogó el sistema de juicio por jurados, ya que la actuación de ese cuerpo colegiado engendraba suspicacias que apenas intuídas o insinuadas en la época de elaboración del Código, hicieron eclosión en la década del 30. La pena de muerte, contemplada en diversos artículos, fue derogada por una ley de 23 de setiembre de 1907 y su prohibición adquirió rango constitucional en el año 1918. La ley N° 9.480, de 28 de junio de 1935 sobre abuso de la libertad de escribir y delitos de imprenta, derogó los Títulos V y VI y el Capítulo II del Título X del Libro III del Código de Instrucción Criminal, sobre juicios de imprenta y otras disposiciones afines, regulando extensa y modernamente esa materia. Y así otras normas legales, en fin, introdujeron enmiendas en cuanto al número, denominación, jerarquía y atribuciones de los jueces y tribunales aplicados a la materia penal; en cuanto a la valoración de la prueba; en cuanto al número y calidad de los recursos contra sentencias del fuero penal; etc.

Ello no obstante, este Código, como el de Procedimiento Civil, el de Comercio, el Civil, y por supuesto todos los otros más modernos, sancionados en este siglo, continúan siendo las bases de la ordenación de sus respectivas materias.

CODIGOS MILITARES

El 27 de junio de 1884, las Cámaras sancionaron el primer Código Militar que tuvo la República. El Poder Ejecutivo (Santos y el Ministro de Guerra y Marina, Máximo Tajés) le puso el cúmplase el 7 de julio de 1884.

El texto sancionado había sido precedido de varios proyectos en el lapso de algunos años, los que fueron en definitiva revisados por una Comisión integrada por Joaquín Requena, los Coroneles Ventura Torrens, Pantaleón Pérez, Juan M. de la Sierra, Máximo Tajés, Juan J. Gomensoro y Nicolás Bardas, y los Tenientes Coroneles Carlos Lacalle y Emilio Reynaud.

Constaba el Código de dos libros. El primero, que era una verdadera ley orgánica de la institución militar, trataba en varios capítulos, de lo concerniente al Ejército y su reclutamiento; del Ejército de Línea; de la Guardia Nacional; de la Composición, organización y dotación del Ejército; del vestuario, armamento y banderas; de las diversas clases del Ejército; de las obligaciones de los militares; de los ascensos y retiros; de los montepíos, pensiones y honores; etc. El libro segundo se refería a la Justicia Militar (organización de sus tribunales, competencias, sentencias, etc.) y a "la jurisdicción militar en la averiguación y castigo de los delitos". Esta última parte contenía disposiciones sobre régimen de culpa, concurso de delinquentes, causas de justificación, las penas; y tipificaba varias categorías de delitos: los que comprometen la paz de la Nación, los que atentan contra el orden constitucional, contra el orden y seguridad del Ejército, contra las personas, contra la propiedad (espionaje, traición, rebelión,

sedición, motín, homicidio, lesiones, hurto, estafa, incendio, fraude, falsificación, etc., etc.).

Transcurrido el primer tercio de este siglo, se hizo evidente la necesidad de dotar a las Fuerzas Armadas de un conjunto sistemático de normas que encarase con criterio moderno no solamente el aspecto sustancial penal, sino también el procesal y el de organización de los tribunales. Es así que con el valioso aporte, entre otros, de juristas de la talla de José Irureta Goyena y Alejandro Lagarmilla, se fueron elaborando y mejorando proyectos que se concretaron en un cuerpo de leyes, integrado por un "Código Penal Militar", un "Código de Organización de los Tribunales Militares" y un "Código de Precedimiento Penal Militar", aprobados y declarados tales por decreto del Poder Ejecutivo (Alfredo Baldomir, Capitán de Navío Carlos Carbajal) N° 1955 de 28 de enero de 1943.

El Código Penal Militar (Libro I) contiene una parte general (concepto de delito militar, jurisdicción penal militar, régimen de culpabilidad, penas y circunstancias que la alteran o eliminan, etc.) y una parte especial, con la específica configuración de los delitos militares (los que afectan la disciplina, la vigilancia militar, la regularidad del servicio militar, la fuerza material o moral de la institución armada, etc.). El libro II (Código de Organización de los Tribunales Militares) describe los órganos que ejercerán la jurisdicción militar y los que colaborarán con ella, su composición y competencia. Y el Libro III, Código de Procedimiento Penal Militar, regula el trámite de los juicios militares (acciones, excepciones, citaciones, términos, presumario, sumario, pruebas, recursos, etc.). Algunas leyes posteriores, fundamentalmente la N° 14.068 de fecha 10 de julio de 1972, llamada "de seguridad del Estado y el orden interno", introdujeron importantes modificaciones a estos códigos, tornando más ágil y efectiva su aplicación, y adecuándolos para el enfrentamiento de modalidades delictivas en boga, dirigidas contra las estructuras del Estado.

CODIGO PENAL

El 18 de enero de 1889 el Poder Ejecutivo (Tajes, Martín Berinduague) le puso el cúmplase a la ley que declaraba "Código Penal de la República el redactado por la Comisión de Jurisconsultos Nacionales y remitido con Mensaje por el Poder Ejecutivo con fecha 30 de junio de 1888". "El expresado Código", rezaba el artículo 2° de esa norma "será puesto en vigencia en todo el territorio de la República a los seis meses de la promulgación de esta ley". La Comisión aludida estaba integrada por Joaquín Requena, como Presidente; Ildefonso García Lagos, Lindoro Forteza y Alfredo Vázquez Acevedo, como Vocales y Nicolás de San Martín, como Secretario. Expresa en una parte de su informe, que "el proyecto de Código Penal ha sido dividido en tres libros. El Primero, contiene los principios generales aplicables a todos los actos criminales, y puede considerarse calcado en gran parte en las disposiciones del Código Español, del Chileno y del Proyecto Mancini. El Segundo, trata de los delitos en particular y de sus penas. Han servido de norma para su redacción los modernos y notables trabajos de codificación Italiana, principalmente los de los señores Zanardelli y Savelli, y los Códigos Español, Chileno, Peruano y Argentino. El Tercero, se ocupa de las faltas".

El Código de 1889 mantenía aún la pena de muerte para los culpables de ciertos delitos (algunos casos de homicidio y de delitos contra la patria), pero excluía de ese castigo a las mujeres y a los hombres menores de 21 años y mayores de 60. La muerte sería por fusilamiento.

Y castigaba con prisión el adulterio.

En los cuarenta años subsiguientes, numerosas leyes fueron haciendo más benigna la materia penal, sustancialmente contenida en el Código, hasta que en la década del 30 se concretó su reforma integral.

El 4 de diciembre de 1933, la Comisión Legislativa Permanente declaró "ley de la República el proyecto de Código Penal redactado por el doctor José Irureta Goyena", fijando como fecha de su vigencia (luego prorrogada), el 1° de julio de 1934. El mismo 4 de diciembre el Poder Ejecutivo (Terra, H. Abadie Santos) le puso el cúmplase.

El nuevo Código Penal “no se ajusta a los principios de la Escuela Clásica, ni a los de la Escuela Positiva” afirma su autor en la exposición de motivos, “es un trabajo de Política criminal, inspirado en las exigencias de la defensa social”. Su principal modelo fue el Código Italiano de 1931, eliminando de él todo lo que pareció “excesivo y de corte demasiado fascista”. A diferencia del Código abrogado, el de 1934 otorga una gran latitud a los jueces en la aplicación de la pena, según las circunstancias, fijando amplios márgenes entre el maximum y el minimum establecido para cada delito. La redacción original del Código Penal del 34 alcanzó escasos tres meses. A partir de ese momento, tuvo sucesivas enmiendas para mejor adecuarlo a la realidad social que estaba destinado a encauzar.

En su redacción actual mantiene sensibles diferencias con el de 1889, entre las cuales, el abatimiento al mínimo de la pena correspondiente a algunos delitos (el homicidio, por ejemplo) a fin de permitir que en casos justificados pueda el delincuente beneficiarse del instituto de la libertad provisional. Ya no existe la pena de muerte, ni es delito el adulterio. Y el régimen de la libertad condicional confiere al penado que se encuentra excarcelado provisoriamente la legítima esperanza de no ser reintegrado a prisión.

Consta de una parte general (Libro I) y una parte especial (Libros II y III). La primera contiene los principios esenciales del delito, el régimen de la culpabilidad, la aplicación de las leyes penales en el tiempo y en el espacio, las circunstancias que eximen de pena, las que alteran su grado, el concurso de delitos y delincuentes, las penas y su aplicación, las medidas de seguridad, los efectos civiles del delito, la extinción de los delitos y de las penas. El libro II de la parte especial legisla sobre los delitos en particular: delitos contra la patria, contra el orden político interno del Estado, contra la paz pública, contra la administración pública, contra la administración de justicia, contra la seguridad pública, contra la fe pública, contra la economía y la hacienda pública, contra las buenas costumbres y el orden de la familia, contra la libertad, contra la personalidad física y moral del hombre, contra la propiedad. Por último, el Libro III contiene un título sobre faltas (contra el orden público, contra la moral y las buenas costumbres, contra la salubridad pública, contra la integridad física, contra la propiedad), las que se distinguen de los delitos por su menor gravedad.

CODIGO DE ORGANIZACION DE LOS TRIBUNALES CIVILES Y DE HACIENDA

Los trabajos preparatorios de la elaboración de este Código comenzaron en el año 1905, con el nombramiento de una primera Comisión revisora del Código de Procedimiento Civil.

La ley N° 9.164, de 19 de diciembre de 1933, aprobó “el proyecto de Código de Organización de los Tribunales Civiles formulado por la Comisión Revisora del Código de Procedimiento Civil, formada por los doctores Eduardo Brito del Pino, Pablo de María, José A. de Freitas, Eugenio J. Lagarmilla, Julio Bastos y Ramón Montero Paullier, presentado el 23 de febrero de 1915 al Poder Ejecutivo y remitido por éste a la Asamblea General en la propia fecha”.

Es producto de la convicción de que la organización de la administración de justicia debe estar separada de la reglamentación del procedimiento. Como sucedió con todos los códigos, también éste ha tenido gran cantidad de reformas.

Contiene el Código normas generales de jurisdicción (potestad pública que tienen los tribunales “de juzgar y hacer ejecutar lo juzgado en una materia determinada”, según define el art. 9°) y de competencia (“medida dentro de la cual la referida potestad está distribuida entre los diversos tribunales de una misma materia”). Trata en otro título, de los tribunales y de su competencia específica, regulando la responsabilidad y la disciplina judiciales. Se refiere luego al Ministerio Público y Fiscal (funciones, organización, disciplina), y por último, a los actuarios y alguaciles (funcionarios públicos) y a los abogados y procuradores, el ejercicio de cuyas profesiones está tan íntimamente ligado a la actividad judicial.

CODIGO DEL NIÑO

La atención que siempre mereció de los poderes públicos la infancia, plasmó en la aprobación de un proyecto de Código del Niño el 3 de abril de 1934, ley a la que el Poder Ejecutivo (Terra, Roberto Berro) puso el cúmplase el 6 de ese mismo mes y año.

El Código crea un organismo, el Consejo del Niño, para ocuparse de todos los problemas de la infancia, especialmente de la abandonada moral o materialmente. Y organiza una magistratura especial, el Juzgado Letrado de Menores, con una misión más tutelar que penal. Como se expresa en la exposición de motivos de esa ley “se confiere al Juez Letrado de Menores competencia privativa en todos los asuntos relativos a los menores que requieran la intervención del Estado, sin distinguir entre abandonados y delincuentes, y se le arma de los recursos necesarios para proceder con rapidez y con acierto”. Más adelante se concretan adecuadamente los atributos que ha de tener esa magistratura: “no es menester, pues, que el Juez de Menores sea un eximio jurisconsulto ni un maestro de Derecho; se requiere, en cambio, que sea un gran psicólogo y sobre todo, un buen padre de familia, que tenga gran vocación para el cargo y lo desempeñe como un verdadero sacerdocio”.

El Código contiene disposiciones sobre pérdida y rehabilitación de la patria potestad, sobre la guarda de menores, sobre la adopción, la investigación de la paternidad, las pensiones alimenticias, etc.

CODIGO DE LEGISLACIÓN AERONAUTICA

Fue aprobado por decreto-ley N° 10.288 de 3 de diciembre de 1942 (Baldomir, Capitán de Navío Carlos Carbajal). El proyecto respectivo había sido remitido en consulta al Consejo de Estado el 25 de junio del mismo año. Se componía este Código de tres libros: el primero contenía disposiciones de derecho público aéreo (aeronaves, personal navegante, aeródromos, navegación aérea, obligaciones del tránsito aéreo, explotación de líneas aéreas, prohibiciones, limitaciones al derecho de propiedad, servidumbres, expropiaciones); el libro II trataba del derecho privado aéreo (compraventa, arrendamiento, hipoteca de aeronaves, seguro y transporte aéreos, responsabilidad civil, abordajes y averías, salvamento, etc.); y el III se refería a recursos administrativos, embargos y actos preventivos, penalidades, etc.

Este Código de Legislación Aeronáutica fue expresamente derogado por el artículo 216 del moderno Código Aeronáutico, aprobado por ley N° 14.305, sancionada por el Consejo de Estado el 19 de noviembre de 1974, y a la que el Poder Ejecutivo (Bordaberry, Linares Brum, Michelín, Vegh, Ravenna, Narancio, Crispo Ayala, Cardoso, Etcheverry, Alonso, Soneira) puso el cúmplase el 29 de ese mismo mes.

El texto definitivo fue redactado por una Comisión Especial designada por resolución del Poder Ejecutivo, N° 2.512/971 de 9 de diciembre de 1971, sobre la base de un proyecto elaborado por el doctor Alvaro Bauzá Araújo.

El Mensaje del Poder Ejecutivo al Consejo de Estado —26 de abril de 1974— expresa que el proyecto de Código Aeronáutico “tiende a la implantación de una política aérea nacional, factor de integración al poder aéreo que es base de nuestra soberanía”.

Esta extensa y prácticamente exhaustiva regulación de la aeronavegación incluye normas sobre el espacio aéreo y su jurisdicción, sobre aeronaves y circulación aérea, sobre infraestructura aeronáutica y servicios de protección al vuelo, sobre prevención e investigación de accidentes, sobre personal aeronáutico y servicios aéreos, sobre contratos de utilización y de transporte aéreo, sobre delitos y responsabilidad civil por daños, sobre seguros e infracciones administrativas, etc.

CODIGO TRIBUTARIO

El 30 de agosto de 1971 el Poder Ejecutivo (Pacheco Areco, Carlos M. Fleitas) remitió mensaje a la Asamblea General, adjuntando un proyecto

de ley que contenía "las normas generales de Derecho Tributario Nacional", "agrupadas, sistematizadas y estructuradas en forma de Código Tributario".

El Código proyectado, expresa dicho Mensaje, "se inspira en la legislación vigente, nacional y extranjera, e incorpora principios elaborados por la doctrina y la jurisprudencia". Y agrega que la codificación es una consecuencia natural de la autonomía científica que hoy se le reconoce al Derecho Tributario.

El proyecto fue elaborado en la órbita de la Dirección General Impositiva, por un Grupo de Trabajo integrado por especialistas en la materia tributaria.

Es preciso recordar que con anterioridad, otros proyectos y otros trabajos habían ido preparando el camino para la codificación de esta rama del Derecho. Y en ellos tuvo siempre participación destacada el doctor Ramón Valdez Costa.

El 6 de marzo de 1974, el Poder Ejecutivo reiteró al Consejo de Estado, el Mensaje instando la aprobación del proyecto de Código Tributario, el que, con enmiendas que le introdujo dicho cuerpo legislativo, fue sancionado el 19 de noviembre de 1974, estableciéndose que regiría a partir del 1° de enero de 1975. El Poder Ejecutivo (Bordaberry, Linares Brum, Michelín, Vegh, Ravenna, Narancio, Crispo Ayala, Cardoso, Etcheverry, Alonso, Soneira) le puso el cúmplase el 29 de noviembre de 1974. Es la ley N° 14.306. Las disposiciones de este Código, reza el artículo 1°, son aplicables a todos los tributos, con excepción de los aduaneros y los departamentales.

Su regulación alcanza tanto al derecho Tributario Material (concepto de tributo, impuesto, tasa, contribución especial, sujetos activo y pasivo, contribuyente, hecho generador, prescripción, etc.) como al Derecho Tributario Formal (procedimiento, secreto de las actuaciones, plazos, notificaciones, determinación, etc.), incluyendo normas especiales de Derecho Penal Tributario (defraudación tributaria e instigación pública a no pagar tributos).

CODIGO DE AGUAS

Es éste el más joven de los códigos nacionales. Fue aprobado por ley N° 14.859, sancionada por el Consejo de Estado el 28 de noviembre de 1978 y promulgada por el Poder Ejecutivo (Aparicio Méndez, Bayardo, Linares Brum, Folle, Arismendi, Ravenna, Darracq, Sampson, Meyer, Etcheverry, Cañellas) el 15 de diciembre de ese mismo año. Se dispuso que comenzaría a regir el 1° de marzo de 1979.

En sus más de 200 artículos se contienen disposiciones sobre el régimen jurídico de las aguas en la República; se crea un registro de los derechos al uso de aguas; se regula el dominio de las aguas (aguas fluviales, aguas manantiales, ríos y arroyos, lagos, aguas embalsadas, subterráneas y medicinales, etc.); se establecen servidumbres en materia de aguas; se disciplina el uso (común, privativo, etc.) de las aguas. La necesidad de esta regulación y codificación surgió de la convicción de que era preciso evitar la dilapidación de recursos que, como los hídricos, si bien son abundantes, no son inagotables, así como era imperioso crear obstáculos a la lenta contaminación de ese elemento que el inevitable progreso humano trae aparejada. Todo, sin desmedro del desarrollo adecuado de los recursos hídricos del país, y de una efectiva y equitativa explotación de dichos recursos.

El proyecto de Código de Aguas fue redactado por una Comisión de expertos que, como se señala en el Mensaje del Poder Ejecutivo al Consejo de Estado de fecha 25 de agosto de 1975, basó su tarea en el Título III del Código Rural vigente y en el Anteproyecto de Código de Aguas preparado por el Doctor Mario F. Valls, Asesor Regional de la Cepal. Con posterioridad a su remisión el Poder Ejecutivo retiró del Consejo de Estado la iniciativa, y luego de someter a un nuevo estudio y revisar el proyecto originario lo envió nuevamente al órgano legislativo.

Revisión de los códigos y proyectos de codificación

Puesto que codificación no significa anquilosamiento, todos estos códigos han sido o están en camino de ser revisados total o parcialmente, para adaptarlos a las nuevas modalidades fácticas que están destinados a regir. Así, por ejemplo, el Código de Proceso Penal y un nuevo Código de Minería, son dos de los importantes proyectos actualmente a estudio de las autoridades, contentivos de modernas disposiciones en los sectores jurídicos a que están respectivamente destinados.

Otras ramas del Derecho, sin embargo y como ya lo señalara Giribaldi Oddo ("Conceptos directivos que deben reglar la revisión de los códigos vigentes"), tal el caso del Derecho Administrativo, el Notarial, el Laboral o del Trabajo, —han estado en la mira del legislador-codificador o del jurista erudito, pero por un motivo u otro, los códigos de tales materias no han obtenido hasta el presente sanción legislativa, aunque esos temas han sido, sí, objeto de extensas y acertadas regulaciones.

EL SISTEMA DE SEGURIDAD SOCIAL

1. Generalidades

Titular este trabajo en la forma referida, implica la comprometida afirmación de que existe en el Uruguay, un conjunto de reglas o principios que, ordenadamente relacionados entre sí, contribuyen a la obtención de una finalidad determinada: la protección del hombre ante las contingencias sociales a través del esfuerzo solidario de la comunidad, mediante la aplicación de normas que, guardando entre sí la debida armonía, establezcan los respectivos derechos y obligaciones.

En el concepto expuesto se encierra tanto el objeto de la seguridad social como su desarrollo a través de un sistema.

A nivel universal y nacional, se llegó a plasmar el sistema de seguridad social en forma paulatina, estableciéndose la debida coherencia entre las más diversas formas de previsión.

Antes de alcanzarse ese estadio, pueden distinguirse:

a) Dos impulsos espontáneos individuales diferentes: el ahorro personal y la caridad.

b) Tres impulsos espontáneos colectivos diversos: la beneficencia, el mutualismo y el cooperativismo.

c) Un impulso jurídico colectivo: la asistencia social.

d) Un impulso jurídico individual: el seguro privado voluntario.

e) Una actividad pública del Estado: los seguros sociales.

De ellos, cabe destacar por su importancia en la moderna seguridad social, la asistencia pública y los seguros sociales. Aquella porque, afirmados los derechos individuales por las ideas propagadas por la Revolución Francesa y desalentados los derechos sociales y los institutos que implicaban la confluencia de voluntades, surge una nueva relación jurídica: el deber del Estado de asistir y el derecho del ser humano de ser asistido. Y éstos, los seguros sociales, por cuanto constituyen institutos jurídicos de servicio público destinados a la racional protección del trabajador y su familia ante los riesgos sociales.

2. El Objeto de la Seguridad Social

En su etapa primera, pretendió cubrir los “riesgos sociales”, entendiéndose por tales a los acontecimientos futuros y contingentes que traen infortunio al hombre. Y sobre esta base se implantaron los primeros seguros sociales. Pero esta cobertura no protegía ante aquellos sucesos que, sin revestir las características descriptas, también significaban un menoscabo en sus condiciones de vida. En efecto, el matrimonio y el nacimiento de hijos —por citar los dos ejemplos más obvios— constituyen dos instantes particularmente gratos pero, ello no obstante, provocan egresos mayores. Se buscó la manera de que la seguridad social pudiera resolver este tipo de situaciones, ya que sería contraproducente ponerlas a cargo del empleador. Fue así naciendo la noción de “cargas sociales” que son aquellos acontecimientos que hacen surgir una necesidad susceptible de compensación.

A partir de este desarrollo, la doctrina buscó una denominación comprensiva de todas las situaciones descriptas y llegó a la de “contingencias sociales”, que pueden definirse como aquellos acontecimientos susceptibles de reparación económica que producen una disminución o pérdida de los ingresos, o generan erogaciones complementarias.

Por consecuencia, el objeto de la seguridad social lo constituye la protección del hombre frente a las contingencias sociales.

3. El carácter multidisciplinario de la seguridad social

Se perfila con meridiana claridad en tanto la seguridad social se manifiesta como política, como derecho y como conjunto de técnicas, que, en su armonizada conjunción, tienden a alcanzar un objetivo condicionado a una realidad determinada, previamente conocida y adecuadamente valorada en sus posibilidades de realización.

De tal manera se entrelazan estos diversos aspectos en la conceptualización de la seguridad social, que cualquier enfoque que se haga desde un ángulo determinado, no obstante el valor científico que desde el mismo pueda tener, no alcanzará para darnos su verdadera dimensión. Tan es ello así, que cuando profundizamos en su análisis debemos estar, no sólo a la forma jurídica de las prestaciones sino a cómo se cumplen y a través de quién. Todo estudio de un sistema de seguridad social supone la profundización en la política general del país en cuanto al tratamiento del tema de la calidad de vida a la que se aspira, en sus posibilidades económico financieras y en la estructura orgánica desarrollada para cumplir las obligaciones que a través del derecho se ha impuesto.

4. La seguridad social y el crecimiento económico

En nuestro país se destina a la seguridad social el diez por ciento del producto nacional bruto y la cantidad resultante se distribuye de la siguiente forma: el ochenta por ciento se destina a la cobertura de las contingencias de invalidez, vejez y muerte; el trece por ciento a la de las cargas de familia; el cinco por ciento a la de la enfermedad y el restante dos por ciento a la cobertura de la contingencia de desempleo.

La seguridad social y el crecimiento económico se influyen recíprocamente y no pueden desarrollarse independientemente sin producir serios desequilibrios sociales, ya que, si ahoga la riqueza allí donde se genera, provocará un resultado social inverso al de adecuada redistribución de la riqueza que pretende.

Ello no obstante, cabe expresar como colofón, que la igualdad de derechos, la ponderación de la importancia de las prestaciones y la eficacia de la gestión, son independientes de la cuantía global de bienes y servicios.

5. La situación en nuestro país

Las contingencias sociales que la seguridad social debe cubrir son:

- a) De origen patológico: la enfermedad, la invalidez y el accidente de trabajo;
- b) De origen principalmente biológico: la maternidad, la vejez y la muerte;
- c) De origen económico social: las cargas de familia y la desocupación forzosa.

Estas contingencias han tenido cobertura en el Uruguay desde tiempos diversos. Así podemos encontrar que la ley N° 175 de 5 de mayo de 1838, tenía previsiones con respecto a la inutilización en acto de servicio público, o en caso de vejez. A partir de entonces se produjo un permanente desarrollo de las normas relativas a la cobertura de las contingencias de invalidez, vejez y muerte, hasta llegarse a la ley N° 12.138 de 13 de octubre de 1954 que universaliza el régimen ya que dispone que toda persona que realiza una actividad lícita y remunerada y que no está comprendida por otros regímenes jubilatorios, se incluye en el régimen de pasividades de la Caja de Industria y Comercio.

En lo relativo a los seguros por enfermedad, luego de una etapa en

que comenzaron a constituirse por gremios, se unificó todo el régimen, que alcanza a la virtual totalidad de los trabajadores de la industria y otros sectores, por la ley N° 14.407 de 22 de julio de 1975 que creó la Administración de los Seguros Sociales por Enfermedad como servicio descentralizado.

Los subsidios familiares tuvieron una temprana aparición en el Uruguay, estableciéndose por la ley N° 10.449 de 12 de noviembre de 1943 sobre la base de la organización de cajas gremiales de compensación. Como sucediera en el caso anterior, el sistema previsional sufrió un saludable proceso de centralización hasta que llegó a constituirse el Consejo Central de Asignaciones Familiares como órgano rector de todo lo relativo a la compensación económica con motivo de la existencia de cargas familiares, llevando su acción a la cobertura práctica de la contingencia de maternidad, asistiendo a la madre trabajadora o esposa o compañera del trabajador y a su hijo, así como sirviendo los subsidios del caso, en un todo de acuerdo con el Convenio Internacional N° 103, ratificado por ley N° 12.030 de fecha 27 de noviembre de 1953.

La protección ante los accidentes de trabajo y las enfermedades profesionales, sin perjuicio de la previa responsabilidad civil de acuerdo al derecho común que pudiera resultar, surge con la ley N° 10.004 de 28 de febrero de 1941, que es modificada y ampliada por normas posteriores entre las que deben mencionarse la ley N° 12.949 de 23 de noviembre de 1961, que declara obligatorio el seguro y la ley N° 13.705 de 22 de noviembre de 1968 que lo hace extensivo a los trabajadores rurales.

Finalmente cabe expresar que la contingencia social de desocupación forzosa adquiere su mayor dimensión para los trabajadores de la industria y el comercio a través de la ley N° 12.570 de 23 de octubre de 1968 que es complementada por seguros que se establecen para sectores determinados, unificándose las normas relativas a la política de mano de obra y empleo por la ley N° 14.312 de 10 de diciembre de 1974.

Este panorama brindado en la más apretada síntesis, supone un extenso campo de acción de diversos regímenes previsionales que se van conformando empíricamente y, en muchos casos, por mera agregación, configurando un esquema de alto costo operativo, difícil intelección y carente de la debida unidad conceptual que le sirva de sustento. De ahí que el Gobierno Nacional entienda que deba producirse su modificación global a través de normas que guarden entre sí la debida armonía, para que la coherencia de las partes determine la obtención de la finalidad perseguida, esto es, de amparar al hombre ante las contingencias sociales a las que se enfrente.

6. El Acto Institucional N° 9

A los efectos de lograr esa meta, se dicta, con fecha 23 de octubre de 1979 el Decreto Constitucional de referencia. Pueden distinguirse en él tres aspectos fundamentales, a saber: a) las normas básicas que informan el sistema; b) la reestructura orgánica; y, c) El derecho sustantivo en relación con el régimen general de pasividades.

Es a partir de la emisión del Acto Institucional N° 9 que puede empezarse a hablar de un sistema de seguridad social en el Uruguay y de ahí que, sin hesitación alguna, hayamos titulado en esa forma a este trabajo.

De los aspectos referidos, interesan los dos primeros al alcance de este estudio. El de los principios generales de la seguridad social, porque a través de él haremos un paralelismo entre los que señalan las más modernas corrientes de la seguridad social y los consagrados por la norma en análisis y lo relativo a la reforma orgánica porque establece la forma en que la gestión habrá de cumplirse.

A) *Los principios generales de la seguridad social*

Son ellos:

1) *Principio de solidaridad*

El hombre, por solidaridad y espíritu gregario, ha acudido siempre

en defensa de sus semejantes para evitar o mitigar las consecuencias de los infortunios que lo aquejaban. Esta unión de los hombres se va instrumentando en forma cada vez más depurada, hasta conformar los actuales institutos previsionales. Y es el desarrollo de la solidaridad el que va distinguiendo la seguridad social de los estadios que la precedieron, superando el concepto de justicia conmutativa emergente del derecho común que tiene su base en el "do ut des" condicionado por una contraprestación, para pasar al concepto de justicia distributiva, donde no hay una necesaria relación entre lo que se da y lo que se obtiene, conformando el concepto medular de nuestra disciplina por cuanto constituye la exteriorización de la solidaridad y preside los criterios interpretativos. El art. 3° en el numeral 1° plasma como uno de los principios básicos de nuestra seguridad social "El de la solidaridad, que supone la participación de todos los habitantes de la República tanto en las obligaciones como en los derechos reconocidos para la constitución y utilización de los recursos de la seguridad social".

2) Principio de universalidad

Implica la participación en el sistema de todos los habitantes del país sin postergados ni marginados. Más que extender los seguros sociales, se opta por generalizar la cobertura (de ahí que algunos autores llamen a este principio "de generalidad") para comprender a sectores cuya relación laboral es indefinida e intermitente cuando no inexistente.

El Acto en estudio recoge expresamente este principio en su art. 3° cuando expresa "...2. El de la universalidad, que implica que todos los habitantes de la República, ante la misma circunstancia o contingencia, recibirán igual cobertura".

3) Principio de integridad

Supone que en forma eficaz la seguridad social debe establecer las prestaciones que respondan a las necesidades efectivas de aquellos a quienes están destinadas, de manera de establecer una cobertura básica.

En el numeral 3° del Art. 3°, al referirse al principio de suficiencia, el legislador finaliza su formulación diciendo "...procura la satisfacción adecuada de las necesidades reales de los individuos en razón de las contingencias cubiertas", con lo cual también se recibe el principio en estudio.

4) Principio de suficiencia

Las prestaciones básicas deben poseer, para cumplir su finalidad social, la necesaria suficiencia como para dar adecuada protección ante las contingencias.

Es éste otro de los principios que se reciben a texto expreso en tanto se dice que otra de las bases sobre las que se organiza el actual sistema lo es el principio "de la suficiencia, que, en forma racionalmente proporcionada a las posibilidades económicas de la República, procura la satisfacción adecuada de las necesidades. . ."

5) Principio de unidad

Este principio guarda estrecha relación con la seguridad social como sistema a través del cual toda institución que actúe en el desarrollo de las prestaciones sociales, debe estar integrada a un todo común para no desperdiciar ni duplicar recursos.

Suele también ser encarado como propulsor de la debida unidad normativa a los efectos de dotar a la seguridad social de la necesaria organización funcional, centralizada en la conducción aunque no en la gestión.

Hemos visto hasta ahora una saludable concordancia entre la moderna doctrina sobre seguridad social y las normas contenidas en el Acto Institucional N° 9. Esto se hace acabada realidad en lo que tiene que ver con este principio esencial para la gestión, que es recogida en ambos de sus postulados teóricos.

Por un lado, el art. 8° determina que el Poder Ejecutivo administrará el sistema de la seguridad social a través del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y por determinadas personas públicas no estatales (art. 8°) y a lo largo del Título II donde se formula la "Estructura Orgánica de la Seguridad Social" se crea una Dirección General de la Seguridad

Social, como dependencia del Ministerio respectivo (art. 12º) y ocho unidades ejecutoras para recaudar los fondos, registrar a los afiliados y servir las prestaciones (art. 14º), consagrándose la unidad de conducción, los instrumentos de coordinación y las debidas unidades ejecutoras.

Cabe agregar que por el art. 10º se dispone que "El Poder Ejecutivo reglamentará y fiscalizará la actividad privada coadyuvante de la del sistema de seguridad social", con lo cual el principio de unidad adquiere alcance total en relación con toda institución que de alguna manera tenga actividades relacionadas con la seguridad social.

6) Principio de participación

La idea de participación toma en gran medida aspectos ya desarrollados en otros principios, fundamentalmente los que dicen relación con las características más salientes de las doctrinas que dan a la seguridad social un campo de aplicación generalizado. También refiere a la necesidad de la incorporación de los interesados a los organismos encargados de la gestión.

Respecto de este último punto el Acto Institucional N° 9 recogió la experiencia negativa en cuanto a la codirección por los afiliados, pero facultó al Poder Ejecutivo para establecer Comisiones Consultivas Honorarias integradas con representantes de los sectores comprendidos y creó, en cada una de las Cajas de Jubilaciones paraestatales, una Comisión Honoraria Asesora integrada por dos miembros que representen a los afiliados activos y dos a los pasivos.

7) Principio del pluralismo institucional

Refiere este principio a la gestión y supone una decisión política en cuanto a la forma de organizarla desde el punto de vista institucional. Tiende a evitar el posible gigantismo de entes con fines diversos y configura la gestión como el conjunto de ellos movidos por el criterio de la especialización funcional, de manera de dotar de mayor eficacia a las acciones que se realicen en cada sector.

Este principio debe relacionarse con el de unidad a cuyo comentario nos remitimos y con el que veremos a continuación.

8) Principio de planificación nacional

Condiciona la gran cuota de responsabilidad que corresponde al Estado en el sistema de seguridad social, ya que implica que todas las acciones, todos los servicios y todas las entidades, deben desenvolverse dentro de un esquema de planificación nacional.

Entendemos que este principio es el básico en materia de gestión y, no obstante la posibilidad que debe dejarse abierta para que entidades privadas coadyuven con el sistema, la responsabilidad estatal, a esta altura del desarrollo de la seguridad social, es ineludible y decisiva. En su mérito, cabe agregar que si bien es saludable la descentralización operativa de las unidades ejecutoras, de manera que alcancen la mayor especialidad y puedan llegar lo más cerca posible del beneficiario, todas ellas deben estar subordinadas a una autoridad central que dependa del gobierno a través del Ministerio del ramo, como única alternativa para que la indispensable planificación nacional en materia de seguridad social no se vuelva meramente utópica.

Fue en este campo, que refiere fundamentalmente al aspecto orgánico, donde el Acto Institucional N° 9 provocó un profundo cambio afirmando, precisamente, la importancia del principio en estudio. Tan es ello así que en nuestro país sólo podrá hablarse de planificación nacional de la seguridad social a partir de su sanción.

9) Principio de subsidiaridad

Resulta del hecho de que la seguridad social es subsidiaria del trabajo del hombre, que constituye el instrumento primario que utiliza para enfrentar las contingencias sociales. Y ello se manifiesta en varios aspectos: a) protegiendo ante la contingencia pero no en forma total (ni siquiera los más avanzados regímenes de previsión llevan el amparo de la vejez, *verbi gratia*, hasta dar a quien se retira una prestación exactamente igual al salario que percibía durante la actividad); b) fijando un monto a la prestación que es prescindente de la erogación real que provoca la contingencia de la que pretende proteger (como es el caso de las asignaciones familiares

en las cuales no se entra a analizar la exacta erogación suplementaria que resulta de la presencia de cada hijo, sino que se establecen en relación a un determinado porcentaje de los salarios); c) por la deliberada abstención del Estado cuando determinadas contingencias son adecuadamente cubiertas por la actividad privada (como sucede en nuestro país con la protección ante el riesgo de enfermedad de los trabajadores, que se cubre por la Dirección especializada a través de entidades privadas de asistencia médica).

10) *Principio de subsidiaridad del Estado*

Determina la colaboración del Estado, a través de rentas generales, con la finalidad de cubrir las insuficiencias que dentro del sistema de seguridad social puedan perturbar el desarrollo de algunos sectores.

Entendemos que la asistencia financiera del Estado, más que dirigirse a algunos sectores deficitarios, debe —como está proyectado hacerse a través del Impuesto al Valor Agregado— establecerse en un determinado porcentaje del presupuesto de la seguridad social.

11) *Principio de integralidad*

Supone la necesidad de que la seguridad social proteja al hombre desde su gestación hasta después de su muerte, lo cual realmente sucede, habida cuenta del pago de asignaciones familiares prenatales y las prestaciones de pensión que se pagan, en las condiciones establecidas, a determinados sucesores del causante, como también el subsidio para expensas funerarias.

12) *Principio de inmediatez*

Dijimos que las prestaciones de la seguridad social deben ser suficientes; también deben ser oportunas y llegar al hombre en tiempo útil. No alcanza con establecer un adecuado estatuto de prestaciones, si no se obtiene también que las mismas sean contemporáneas de la contingencia que pretenden atemperar.

Este principio refiere, como otros que hemos visto, al tema de la gestión en materia de seguridad social. Y el avance de la técnica da una respuesta adecuada a su debida aplicación. La informática a tiempo real elimina los actuales trámites burocráticos y obliga a la decisión inmediata.

La gestión en materia de seguridad social se servirá de un gran centro de acopio de todos los datos necesarios, tanto de contribuyentes como de beneficiarios, que informará en el acto a todas las unidades ejecutoras cualquiera sea el lugar en que se encuentren, a la vez que se nutrirá de los datos que de ellas provengan.

Complementados los expuestos criterios de políticas de conducción con los avances tecnológicos, podrá alcanzarse este principio que tiene medular importancia para lograr que la seguridad social cumpla sus verdaderos fines.

Todo ello es recibido por el Decreto Constitucional ya que, en la reforma orgánica, se crean dos unidades ejecutoras destinadas a cumplir estos postulados. En efecto, al Centro de Procesamiento de Datos le compete la recepción, procesamiento e información de los datos necesarios para el funcionamiento del sistema y a la Unidad de la Recaudación y Fiscalización, la determinación, percepción y control de los recursos que deben ser aportados por los afiliados (art. 16°).

Va de suyo que el legislador comprendió que no alcanzaba con plasmar derechos sino que debían instrumentarse los mecanismos necesarios para que llegaran eficazmente a los beneficiarios, recogiendo las técnicas actuales de gestión y tomando acertadamente al sistema de seguridad social en su real condición multidisciplinaria.

13) *Principio de internacionalidad*

Comprende dos aspectos fundamentales, a saber: a) Igualar en los derechos de la Seguridad Social a nacionales y extranjeros, de manera que unos y otros, dentro de la comunidad participen tanto de sus obligaciones como de sus derechos; b) Extender el principio "de universalidad" de la comunidad nacional a la comunidad internacional, mediante la suscripción de convenios bilaterales o multilaterales, de manera que se computen los años trabajados en países diversos cuando el tipo de prestación lo haga menester y, asimismo, que las prestaciones se sirvan de igual forma cualquiera sea el lugar de residencia del beneficiario.

A los tratados suscritos por la República y cuya vigencia no afecta el Acto Institucional N° 9, se establece que en el futuro, quienes gocen del beneficio de la jubilación podrán libremente fijar su residencia en cualquier país sin mengua de la prestación que reciben, con lo cual se da un importante paso en la consagración del principio en análisis.

En cuanto a la igualdad entre nacionales y extranjeros, es ya tradicional en nuestro país que, como en otros órdenes, aplica el criterio de la territorialidad.

B) La actual estructura orgánica

Como lo expresáramos, está desarrollada en el Título II del Decreto Constitucional y supone una transformación sustancial frente a la realidad inmediata anterior, que entró en vigencia el día 1° de diciembre de 1979.

Se procede a la supresión de los siguientes organismos: El Banco de Previsión Social, la Administración de los Seguros Sociales por Enfermedad, el Consejo Central de Asignaciones Familiares y las Cajas de su dependencia, la Caja de Compensación por Desocupación de las Barracas de Lanas, Cueros y Afines, la Caja de Compensación por Desocupación de la Industria Frigorífica y la Caja de Compensación por Desocupación en la Industria Frigorífica del Interior (art. 18°).

A los efectos de cumplir los cometidos que hasta entonces se les encomendaban, se crean las siguientes unidades administrativas: Dirección de las Asignaciones Familiares, Dirección de los Seguros Sociales por Enfermedad, Dirección de los Seguros por Desempleo, Dirección de las Pasividades Civiles y Escolares, Dirección de las Pasividades de la Industria y el Comercio y Dirección de las Pasividades Rurales y del Servicio Doméstico (art. 14°).

Estas Direcciones dependerán de un Director General de la Seguridad Social, que actuará asistido por un Sub Director General (art. 13°). Dicho Director será el soporte del órgano Dirección General de la Seguridad Social que se crea como dependencia del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, con el cometido de administrar todo el sistema y, especialmente, de: Otorgar las prestaciones, administrar los recursos y proceder a su recaudación, así como coordinar la actividad de las personas no estatales que actúen en el campo de la seguridad social (art. 12°).

Proyectarán el otorgamiento de las prestaciones que cubren las contingencias protegidas por el sistema de seguridad social las Direcciones mencionadas, con la siguiente especialización: la Dirección de Asignaciones Familiares las relativas a la maternidad, infancia y familia; la Dirección de los Seguros Sociales por Enfermedad las relativas a la pérdida de integridad psicosomática del trabajador; la Dirección de los Seguros por Desempleo las relativas a la desocupación forzosa y las Direcciones de Pasividades las relativas a la vejez, la muerte y determinadas formas de incapacidad (art. 15°).

De las normas descriptas surge un profundo cambio de la situación anterior, en tanto se liquidan las autarquías de diverso grado, para centralizarse la conducción del sistema en el Ministerio respectivo, el cual pasa a contar con dos Direcciones Generales; una de ellas destinada a regir todos los aspectos de lo relacionado al "Trabajo" y la otra lo relativo a la "Seguridad Social". Esto posibilitará la conducción unificada de ambas áreas estrechamente relacionadas y, dentro de la Dirección General de la Seguridad Social, se crean las diversas Direcciones con fuerte grado de desconcentración a los efectos de servir las prestaciones.

Pero el cambio va mucho más allá, por cuanto no se produce una mera sustitución de entes autárquicos por direcciones desconcentradas, sino que se redistribuyen funciones y se crean dos unidades ejecutoras, también desconcentradas, que están llamadas a producir una importante modificación del actual esquema operativo. Son ellas el Centro de Procesamiento de Datos y la Unidad de la Recaudación y Fiscalización (art. 14°). Estas dos unidades servirán de apoyo a todo el sistema en dos aspectos fundamentales; el Centro de Procesamiento de Datos estará a cargo de la recepción, registración, procesamiento e información del sistema y la Unidad de Recaudación y Fiscalización determinará, percibirá y con-

trolará los recursos que deben ser aportados por los afiliados. Todo ello significa que se ha montado un mecanismo para el racional funcionamiento del sistema y que, además, impide el gigantismo por la adecuada distribución de competencias, a la vez que facilita la tarea administrativa y la acción del afiliado, sea beneficiario o contribuyente. Por el sistema orgánico instrumentado, dentro de la orientación que el Poder Ejecutivo disponga a través del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, las diversas unidades, bajo la supervisión de la Dirección General, armonizarán sus cometidos específicos con indudables beneficios generales.

6. Conclusión

De lo expuesto surge que, como decíamos al principio, puede decirse que existe en la República un sistema de seguridad social. Si a ese concepto medular que comprende las diversas facetas de la disciplina, sumamos la larga tradición del país en la preocupación por su bienestar colectivo en libertad, podemos concluir que, sobre lo edificado por las pasadas generaciones y la racionalización global de la seguridad social de reciente data, habrá de lograrse su verdadero objetivo final: dar un suficiente grado de tranquilidad ante el futuro a todos los habitantes del país como base decisiva para su fecundo desarrollo.



CASA DE GALICIA

Cincuenta años cumple en este 1967, la "Casa de Galicia" en Montevideo. Con su hermoso edificio traspasado de cultura y progreso, de espíritu lírico y a la vez exacto para todos los problemas de la Colectividad, bien merece que un artista le diseñase un escudo para fijar sobre el dintel de su portada: un puma americano con una rosa entre los dientes y, bajo la amada insignia de Santiago, la divisa que la puede definir: "La fuerza, la poesía y la fe nos asisten". (Ojalá esta sugestión tiende a la Directiva y a algún buen dibujante de la comunidad).

Casa Galaica y por lo mismo también mía, que la llevo en paridad de amor con la de mi nacimiento americano en mi casona cerrolarguense.

Tenemos el orgullo original de aquel rey Alfonso de las "Siete Partidas y los Loores a la Virgen", primer gran jurista y poeta del reino; el de la voz universal de Rosalía de Castro; el de la hermosura de esa tierra pródiga, de mar y niebla, de grandes ciudades y floridos valles. Gran sector de la patria común, tan progresista, rico, poderoso e independiente de espíritu que se le puede llamar la España Gallega, designación que no significaría disidencia, sino reconocimiento de sus altos, resplandecientes valores.

...Cuánto le debe América, poblada por la emigración de esos hombres rectos, activos, fuertes y líricos!!!... Así era mi padre y reconozco en él y su tierra una de las raíces de mi poesía, en la que romanticismo y naturaleza se hacen verso que ha llegado al alma de la raza.

El primer medio siglo de nuestra "Casa de Galicia" es de esfuerzo victorioso y de realidad feliz.

Dios bendiga esta "casa" que levanta su bandera nacional junto a la nuestra en una fraternidad perfecta, tan honrosa para las cuatro provincias amadas, como para esta dulce Nación que es mi tierra oriental.

Juana de Ibarbournou

PANORAMA DE LA LEGISLACION LABORAL

SUMARIO. I. LA REGULACION JURIDICA DE LA RELACION LABORAL. 1. *Tiempo de trabajo y tiempo de descanso*. 1.1. La jornada legal. 1.2. Trabajo nocturno. 1.3. Descanso intermedio. 2. *Descanso semanal y feriados*. 3. *Vacaciones anuales*. 4. *La remuneración del trabajador*. 4.1. El salario. 4.2. El aguinaldo. 5. *Estabilidad del trabajador*. 5.1. Estabilidad en sentido estricto. 5.2. Indemnización por despido. Régimen común. 5.3 Regímenes especiales. II. LA TUTELA EFECTIVA DE LA RELACION LABORAL. 1. *La administración del trabajo*. 1.1. El Centro de Asesoramiento. 1.2. La Inspección General del Trabajo. 1.3. Las "Agencias Zonales". 2. *La Justicia del trabajo*. 2.1. Organización. 2.2. Procedimiento laboral. 2.3. Otras disposiciones.

Resulta grata y compleja la tarea de abordar un panorama de nuestra legislación laboral. Lo primero por cuanto nuestro país exhibe, desde antiguo y justicieramente, la realidad de su fecunda y avanzada legislación social y laboral.

Lo segundo, en virtud de la natural dificultad de reseñar, en breve espacio, temática de tanta trascendencia y de tan abundantes antecedentes; como trascendentes y abundantes son los textos constitucionales, legales y reglamentarios sancionados en el Uruguay desde los albores mismos del Siglo XIX.

Conjunto de derecho positivo que, tutelando de manera ejemplar la relación laboral, nos proyecta con singulares relieves en el ámbito del derecho comparado.

Pero que, por su propia fecundidad, reclama —exige— una permanente tarea de interpretación y sistematización y un constante esfuerzo de actualización ante los requerimientos, siempre cambiantes, que nos presenta nuestra época, signada por procesos históricos en progresiva aceleración.

Aspiramos, en fin, a que esta breve reseña contribuya —de algún modo— a reflejar nuestra normativa laboral y, de manera esencial, su especial preocupación por una concepción solidarista de los protagonistas sociales y por la inalienable dignidad del ser humano.

I. LA REGULACION JURIDICA DE LA RELACION LABORAL

1. Tiempo de trabajo y tiempo de descanso

1.1. LA JORNADA LEGAL. La limitación del tiempo de trabajo efectivo, surge como indispensable protección de la salud física y espiritual del ser humano, y contempla el adecuado desarrollo de su personalidad intelectual y moral y los requerimientos familiares; y, en nuestro derecho, desde antiguo precursor en el ámbito de lo social, la solución

legal básica fue dada en la Ley N° 5350, el 17 de noviembre de 1915. A ella se incorporan algunas modificaciones, con soluciones para situaciones no comprendidas originariamente en la ley, reglamentaciones por medio de decretos y convenios internacionales del trabajo ratificados por el Uruguay, tales como el CIT N° 1, primero aprobado por la Organización Internacional del Trabajo, fundada en 1919, referido a la industria; el CIT N° 30, que trata del comercio y oficinas; el CIT N° 43, sobre fábricas de vidrio; y el CIT N° 67, relativo al transporte por carretera.

El régimen vigente establece una doble limitación a la duración del trabajo efectivo: un máximo de cuarenta y ocho horas relativo a un período de seis días para la industria; y un máximo de ocho horas, relativo a cada jornada, siendo el máximo semanal para el comercio y servicios de cuarenta y cuatro horas.

No obstante, en casos de situaciones especiales, necesarias y determinadas, pueden sobrepasarse dichos límites —previa comunicación escrita a la Inspección General del Trabajo y de la Seguridad Social— hasta un máximo de seis horas por persona y por semana.

En este orden de ideas nuestro ordenamiento prevé varias situaciones que suelen englobarse en la común expresión de “horas extras”, por las que el trabajador percibe una remuneración especialmente bonificada, como compensación. Entre dichas situaciones suele distinguirse según se trate de horas denominadas “complementarias” o de aquellas “extras” *stricto sensu*.

1.2. TRABAJO NOCTURNO. En cuanto al trabajo nocturno, nuestro sistema lo permite, en principio, cuando se trata de hombres adultos, y, en esos casos, la relación laboral se regula de modo similar a la relativa al trabajo diurno.

Si se trata de actividades insalubres, que se cumplen entre las 22 y las 6 horas, la Ley N° 11.577, de 14 de octubre de 1950, estableció un máximo de 30 horas en la semana (art. 13).

Está prohibido el trabajo nocturno de los menores y mujeres, según lo establecido en los Convenios Nos. 79, 80 y 89 y la reglamentación respectiva.

1.3. DESCANSO INTERMEDIO. La jornada diaria de trabajo puede ser continua o discontinua y, en nuestro derecho, se permite al empleador la opción entre uno y otro sistema.

Pero en ambos casos se asegura un lapso para el descanso intermedio, el que se cumple luego de transcurrida, aproximadamente, la mitad de la jornada, siendo naturalmente de mayor duración tratándose de jornada discontinua de labor.

2. Descanso semanal y feriados

Las disposiciones básicas y primeras que atañen, con carácter general, al descanso de los trabajadores, se encuentran en la Ley N° 7.318, de 10 de diciembre de 1920.

Posteriormente, se fueron incorporando otras regulaciones de origen legal, reglamentario, y, por supuesto, las disposiciones de los Convenios Nos. 14 (relativo al descanso en la industria), 67 (al transporte por carretera) y 106 (al descanso en el comercio y oficinas).

En las actividades industriales, el régimen vigente establece dos posibilidades: 1. - el descanso hebdomadario: un día de descanso, que normalmente es el domingo; y 2. - el descanso rotativo: el trabajo se organiza en semanas de cinco días, seguida de uno de asueto que se hace rotar en la semana y se otorga el mismo día a todo el personal, o según un mecanismo de turnos.

Dentro de la primera de las posibilidades glosadas —descanso hebdomadario— y en los casos que existan razones técnicas importantes u otras de interés general, se admite que el día de descanso no sea el domingo, pero se exige autorización del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

En lo que refiere al personal administrativo de la industria y de

oficinas y establecimientos comerciales, el descanso semanal comprende el día sábado desde el mediodía y todo el domingo (sistema de "semana inglesa"). El Poder Ejecutivo está facultado para autorizar otros sistemas, tanto con carácter permanente como excepcional, que incluya a todo el personal o parte de él, pero con un tope de 44 horas de trabajo en un periodo de seis días y un tiempo mínimo de descanso de 36 horas continuas, o sea un día y medio de descanso, en días diferentes, en todo o en parte, al sábado y domingo. Cuando el descanso semanal corresponde al día domingo entero y a la mañana del lunes, tenemos el sistema llamado "semana francesa".

En el caso del servicio doméstico, se permite la sustitución del día de descanso, por dos medios días, mediando acuerdo entre el empleador y el trabajador.

En cuanto a los trabajadores rurales, el régimen vigente —Ley N° 14.785, de 19 de mayo de 1978 y Decreto N° 647/978, de 21 de noviembre de 1978— establece que el día domingo "dispondrán de su entera libertad"; pero si ese día se trabaja, por razones importantes relativas al específico trabajo rural de que se trate, "podrán compensar su descanso en otro día de la semana".

En las actividades insalubres, los trabajadores que cumplan su trabajo en jornadas nocturnas, tienen un descanso semanal de 48 horas.

Y en los casos de actividades relativas a servicios cuya interrupción perjudica al público, como en los casos de las farmacias, estaciones de servicio y otras, se han previsto distintos sistemas de turnos para el descanso semanal.

Es interesante señalar como, para asegurar el efectivo disfrute de este derecho, el régimen normativo vigente prohíbe a los trabajadores dependientes, —con la sola excepción de los rurales—, el permanecer en los lugares de trabajo el día correspondiente a su descanso semanal.

En cuanto al régimen de días feriados, sean éstos de carácter tradicional o de conmemoración o exaltación patriótica (Ley N° 14.997, de 14 de diciembre de 1979), se encuentra regulado, a partir de 1958, en forma tal de permitir al trabajador adherirse y participar del feriado y, al mismo tiempo, asegurar la atención y continuidad de servicios y tareas esenciales.

3. Vacaciones anuales

El derecho a licencia o vacación anual para los trabajadores privados, se generalizó por la Ley N° 10.684, de 17 de diciembre de 1945. Existieron, por supuesto, algunas disposiciones anteriores y luego, además, se dictaron otras leyes y decretos. En el aspecto internacional, las normas más importantes son las del Convenio N° 132 (sobre vacaciones pagadas), ratificado en 1976 por nuestro país.

El cómputo de las vacaciones anuales se hace por días hábiles continuos. El mínimo, para quienes han computado al 31 de diciembre un año completo de trabajo, es de veinte días. A ellos se agregan, si corresponde, un día más por cada 4 años de antigüedad, lo que comienza a hacerse efectivo a partir de los primeros 5 años en la empresa.

Los trabajadores que aún no han completado doce meses de trabajo (o cantidades equivalentes en quincenas o en semanas) tienen derecho a la licencia proporcional al trabajo cumplido hasta el 31 de diciembre.

Nuestro derecho positivo considera la licencia anual un derecho irrenunciable y, al mismo tiempo, una obligación; al punto de establecer la nulidad de todo acuerdo, entre empleador y trabajador, que implique el abandono de ese derecho o el pago del equivalente en dinero. El patrono está obligado, por otra parte, a comunicar a la Inspección General del Trabajo y de la Seguridad Social, con la debida anticipación, la fecha en que cada trabajador hará uso de su licencia.

Por cierto que durante el disfrute de su licencia anual, el trabajador —por ser vacaciones pagas— cobra el salario que le hubiere correspondido trabajando. Así, los trabajadores mensuales perciben a fin de mes el

mismo sueldo que si hubieran trabajado; en tanto que los jornaleros reciben, al comenzar la licencia, el que se ha dado en llamar "jornal de vacaciones", calculado conforme a las disposiciones reglamentarias respectivas.

En el caso de los trabajadores rurales, la ley prevé además que la alimentación y la vivienda se computen por las cantidades equivalentes fijadas por el Poder Ejecutivo. Y en los demás casos en que hay prestaciones en especie, se computen en proporción a la duración del período de vacación anual.

Existe, también, en nuestro país, lo que se denomina "suma para el mejor goce de la licencia", y que se integra por una cantidad de dinero equivalente al 45% de lo que recibe el trabajador durante el período de su licencia.

Además, cabe la posibilidad de que, por convenios laborales entre empleadores y trabajadores dependientes, se establezca el fraccionamiento de la licencia, en dos períodos, el menor de los cuales no podrá ser inferior a diez días. Por la misma vía, puede establecerse la computabilidad de los días feriados dentro del período de licencia.

Por último, digamos que, en general, en el Uruguay las licencias anuales se conceden en los meses correspondientes a la temporada estival y a comienzos del otoño.

4. La remuneración del trabajador

4.1. EL SALARIO. La remuneración del trabajador se hace efectiva, fundamentalmente, por el pago de prestaciones en dinero. Puede complementarse con prestaciones en especie; pero éstas nunca pueden constituir la totalidad de la remuneración. Esta solución de nuestro derecho positivo está vigente desde mucho tiempo atrás; la Constitución la recoge en sus disposiciones (especialmente, en los artículos 53, 54 y 56) y es a la vez la solución internacional aceptada, puesto que el Convenio N° 95 sólo permite el pago parcial del salario en especie.

Las prestaciones en especie en general son las relativas a los rubros de la vivienda, la alimentación, el vestido, el transporte y la asistencia médica.

En algunos casos, esas prestaciones en especie están expresamente previstas en la Ley, como sucede con las de vivienda y alimentación para el trabajador rural que habite en el establecimiento, extensible a su familia si vive con él (Ley N° 14.785, de 19 de mayo de 1978, art. 5°). Se han establecido obligaciones similares para las arroceras y las explotaciones forestales.

Como forma de asegurar a obreros y empleados la percepción de sus remuneraciones en tiempo y forma, el régimen normativo vigente exige el pago de las mismas en períodos bien determinados, más o menos flexibles según la modalidad establecida en el contrato de trabajo. Así, mientras para quienes cobran mensualmente el plazo establecido por la norma tiene como tope los 10 primeros días de cada mes, tratándose de trabajadores que perciben sus salarios por quincena, el plazo de tolerancia ha sido fijado en 5 días.

Nuestro derecho y nuestra práctica recogen las soluciones establecidas en el Convenio N° 131, sobre la fijación de un salario mínimo para los trabajadores de la actividad privada. Dicho mínimo es actualizado periódicamente por el Poder Ejecutivo, siguiendo la evolución del costo de la vida, en base a los estudios realizados por la Dirección Nacional de Costos, Precios e Ingresos del Ministerio de Economía y Finanzas.

4.2. EL AGUINALDO. En el Uruguay y desde hace varios años, es obligatorio el pago del "sueldo anual complementario" (tradicionalmente denominado "aguinaldo"). En efecto, la Ley N° 12.804, de 22 de diciembre de 1960, estableció la obligatoriedad de su pago para los trabajadores privados.

El "sueldo anual complementario" (en la denominación de la ley citada) es una remuneración adicional y su importe se integra por "la

doceava parte del total de los sueldos y salarios abonados por el patrono" en el período considerado.

Desde 1976, el Poder Ejecutivo puede autorizar que el pago del "sueldo anual complementario" se haga efectivo en dos etapas, y que corresponden a dos períodos. El primer período comprende del 1° de diciembre al 31 de mayo, y su pago debe hacerse dentro del mes de junio; y el segundo período, es desde el 1° de junio hasta el 30 de noviembre, y el pago antes del 24 de diciembre, fecha a la que tradicionalmente ha estado vinculado el aguinaldo.

En cada caso, la cantidad será la doceava parte de lo abonado por el patrono, por concepto de sueldo o salario, en el período de que se trate.

Debe señalarse que, en época reciente, irrumpe, a través de iniciativas generalizadas y oportunas, y reiteradamente impulsadas por el Poder Ejecutivo, la modalidad espontánea de otorgar a los trabajadores sumas complementarias que, superando las establecidas legalmente, compensen a obreros y empleados de la actividad privada el deterioro de su poder adquisitivo, o le hagan participar de alguna manera en los beneficios alcanzados por una mayor productividad.

5. La estabilidad del trabajador

5.1. ESTABILIDAD EN SENTIDO ESTRICTO. El ordenamiento jurídico nacional no ha consagrado el asegurar al trabajador dependiente, de manera directa y con carácter general, su estabilidad en el trabajo.

Sin embargo, se ha avanzado por la vía de la generalización del régimen de pago de indemnizaciones por despido y, con un alcance más restringido, por el régimen de los seguros de paro y de las denominadas "bolsas de trabajo". No se trata, por supuesto, de sistemas que produzcan o que garanticen la estabilidad en el empleo, sino de instrumentos que procuran mitigar, aunque parcialmente, por un lado el problema económico del trabajador y, por otro, actuar como freno para el patrono, desestimulando, a través del pago de la indemnización respectiva, el despido.

5.2. INDEMNIZACION POR DESPIDO. REGIMEN COMUN. En general, puede considerarse que nuestro derecho establece un régimen básico o común de despido y algunos regímenes especiales.

El régimen básico o común está contenido, fundamentalmente, en las leyes de 1944 (Nos. 10.489, de 6 de junio; 10.542, de 20 de octubre; y 10.570, de 15 de diciembre) y en la Ley N° 12.597, de 30 de diciembre de 1958.

Este régimen básico es el que regula, prácticamente, la situación de la mayoría de los trabajadores. Se aplica a los empleados y obreros de la industria y del comercio y a todos los que presten servicios remunerados en el sector privado o en aquellos servicios públicos que estén a cargo de particulares.

Las indemnizaciones de este régimen común, tienen un monto que resulta de un cálculo por el que se considera la antigüedad del trabajador despedido, y que tiene como base la remuneración total que corresponde a un mes de trabajo o al importe de veinticinco jornales. En el caso de los mensuales, la indemnización se integra con tantas veces la cantidad de remuneración mensual que corresponda, como años o fracciones de año que el despedido haya trabajado. Y en el caso de los jornaleros, la indemnización por despido será por un monto calculado en función del número de jornadas trabajadas en el año.

En todos los casos, con un límite máximo de 6 mensualidades, o de 150 jornales, según corresponda.

5.3. REGIMENES ESPECIALES. Además del marco general del régimen vigente en la materia, —con sus particulares modalidades de cómputo y de cálculo de la indemnización según se trate de mensuales, jornaleros, destajistas, o de trabajadores con remuneración variable—, encontramos en nuestro derecho positivo diferentes regímenes especiales.

Así, los empleados del sector bancario e instituciones similares, a

partir del decreto-ley N° 10.331; los trabajadores afiliados a las ex Cajas de Compensaciones de la Industria Frigorífica, tanto de Montevideo (N° 10.713), como del Interior de la República (N° 13.514), actualmente Dirección de los Seguros por Desempleo (Acto Institucional N° 9); los trabajadores rurales, en virtud de disposiciones contenidas en la Ley N° 14.785; los trabajadores a domicilio, sean obreros o destajistas (N° 13.555); los viajantes y vendedores de plaza (N° 14.000); los afiliados a aeronáutica civil (N° 12.033); los trabajadores ausentes por enfermedad sean (N° 14.407) o no (N° 11.577) afiliados a la ex Administración de los Seguros Sociales por Enfermedad (ASSE), actualmente Dirección de los Seguros Sociales por Enfermedad (Acto Institucional N° 9); las mujeres grávidas (N° 11.577) y los cardíacos (N° 11.781), así como el servicio doméstico (N° 12.597).

Todo ello sin perjuicio de ciertas normas contenidas en convenios colectivos de trabajo. Existen, en algunos sectores, disposiciones que procuran establecer un orden de prelación para el despido, estableciéndose seguir el determinado por fecha de ingreso a la empresa, comenzando por los más recientes, a los efectos de respetar la antigüedad y otras que procuran amparar a los dirigentes sindicales contra despidos fundados en el desempeño de sus funciones específicas.

II. LA TUTELA EFECTIVA DE LA RELACION LABORAL

1. La administración del trabajo

Son múltiples los programas, servicios y unidades ejecutoras de la Administración Pública del Trabajo que en el Uruguay tienen asignada, como función trascendente, la adecuada protección de la relación laboral y de las condiciones de trabajo.

Entre ellas ocupa, obviamente, lugar preferente, el propio Ministerio de Trabajo y Seguridad Social (Constitución de 1967). Desde las grandes Direcciones en las áreas de Trabajo, Seguridad Social y Recursos Humanos, (Ley N° 14.489, de 23 de diciembre de 1975), hasta las unidades ejecutoras con cometidos específicos. En temas tales como la rehabilitación ocupacional de minusválidos o impedidos; la participación de la mujer en el ámbito laboral; los servicios de registro y documentación; la información en materia salarial y la fijación de salarios mínimos; la geriatría y la gerocultura; las estadísticas del trabajo y los estudios sobre el mercado de empleo y las necesidades de capacitación profesional; la promoción del cooperativismo; los seguros por enfermedad, desocupación o accidentes de trabajo; las asignaciones familiares, los regímenes jubilatorios y pensionarios; de medicina laboral; o de promoción de la negociación colectiva; las comisiones paritarias; los convenios colectivos de trabajo o la temática sindical.

Todo ello en permanente procura de extender la misión tutelar de la Administración Pública del Trabajo a todo lo largo y ancho del territorio nacional, y del esfuerzo constante de sus funcionarios —profesionales, técnicos y administrativos—, puestos al servicio de los protagonistas sociales, y del interés general.

De todas esas acciones, entendemos oportuno subrayar aquellas estrechamente vinculadas a las relaciones individuales de trabajo y al adecuado cumplimiento del derecho positivo que las regula.

Tales las desarrolladas por el Centro de Asesoramiento y Asistencia Jurídica y por la Inspección General del Trabajo y la Seguridad Social, en la capital, y por las Agencias Zonales en el interior.

1.1. EL CENTRO DE ASESORAMIENTO Y ASISTENCIA JURIDICA EN MATERIA LABORAL

La creación de esta Unidad Ejecutora del Ministerio de Trabajo y

Seguridad Social se produce con la Ley N° 13.640, de 26 de diciembre de 1967.

Años después, por Ley N° 14.188, de 5 de abril de 1974, se establece la obligatoriedad de la audiencia de conciliación ante el Centro de Asesoramiento, en la capital, o ante las Agencias Zonales del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, en el Interior, con carácter previo al procedimiento judicial laboral.

Merecen destacarse, por su importancia, las principales actividades del Centro de Asesoramiento:

1. Asesoramiento: el personal que desempeña esta función está especializado y se integra con titulados universitarios en materia jurídica y con personal administrativo especialmente capacitado y experimentado.

El asesoramiento se cumple mediante la evacuación de consultas, en forma verbal y escrita, registrándose en 1979 más de 48.000.

2. Asistencia jurídica: en los juicios en materia laboral, cuando el monto de la reclamación está por debajo del límite máximo previamente fijado por el Poder Ejecutivo, el Centro presta asistencia profesional letrada en todas las etapas y actividades del procedimiento judicial, en forma gratuita.

3. Audiencia de conciliación previa al juicio laboral: esta instancia, obligatoria y previa al juicio laboral, se convoca y realiza en el Centro, por medio de sus funcionarios letrados. En ella se intenta la conciliación de las partes, la que, cuando se logra, cosa que ocurre con frecuencia, evita al trabajador reclamante la instancia contenciosa judicial, con su natural demora. En el año 1979, de 15.350 audiencias realizadas, se lograron 10.700 acuerdos, expidiéndose tan solo 2.067 testimonios de inútil tentativa de conciliación para la vía judicial.

1.2. LA INSPECCION GENERAL DEL TRABAJO Y DE LA SEGURIDAD SOCIAL

La actividad de este órgano del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social está enmarcada y prevista en los Convenios Internacionales ratificados por el país, Nos. 81 y 129.

En su origen, fue esencialmente un servicio de policía laboral referido a la vigilancia del correcto cumplimiento de las disposiciones legales sobre limitación de la jornada de trabajo (Ley N° 5.350, de 17 de noviembre de 1915).

Su evolución posterior, especialmente la reorganización que se opera a partir de la Orden de Servicio N° 1978 y del Decreto N° 680/977, de 6 de diciembre de 1977 (reglamentario de los Convenios citados), texto normativo básico referente a la actuación de la Inspección, amplían, profundizan y explicitan sus cometidos, atribuciones, derechos y obligaciones; así como los procedimientos inspectivos y el estatuto del Inspector de Trabajo. Dicho cuerpo normativo en el artículo 1° establece: "A la Inspección General del Trabajo y de la Seguridad Social le compete la protección legal de los trabajadores en el empleo y en general de las condiciones de higiene, seguridad y medio ambiental en que se desarrolla toda forma de trabajo".

En el art. 6° del decreto citado se expresan en detalle los cometidos de la Inspección, entre los cuales cabe destacar: "Controlar el cumplimiento y aplicación de las disposiciones legales y reglamentarias en materia laboral y de la seguridad social, los contratos o convenios colectivos y demás normas vigentes" (lit. b); y "Procurar la tecnificación de los servicios y procedimientos inspectivos y la capacitación sistemática de su personal en colaboración con los otros programas del Ministerio y otros organismos del Estado, según sus competencias" (lit. d).

Por último, subrayamos que se ha señalado, con acierto, clara y enfáticamente, "que interesa mucho más al administrado y a la Administración el restablecimiento del orden jurídico en beneficio del trabajador que la pretensión punitiva del Estado" (Orden de Servicio de la I.G.T.

y S.S., N° 19/78), señalando así la pauta orientadora de la labor inspectiva a cargo del personal especializado de dicha unidad ejecutora, y de las casi 10.000 actuaciones cumplidas en el año 1979, en cumplimiento de sus cometidos de fiscalización y educación sobre un total de más de 48.000 empresas.

1.3. LAS "AGENCIAS ZONALES"

La resolución del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social de 22 de mayo de 1979 estructuró el actual sistema de "Agencias Zonales" en el Interior de la República.

Esas agencias dependen directamente de la Dirección General del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

La resolución ministerial citada estableció los cometidos respectivos de las agencias zonales, según las distintas materias de competencia de esta Secretaría de Estado. Ellos permiten apreciar la importante labor de estas agencias zonales en relación a los cometidos, similares a los atribuidos al Centro de Asesoramiento y Asistencia Jurídica en Materia Laboral y parcialmente a la Inspección General del Trabajo y de la Seguridad Social, en las 23 circunscripciones en que cada una de ellas tiene competencia territorial.

Específicamente, con relación a la diligencia administrativa de conciliación, previa al procedimiento judicial laboral, una resolución ministerial, de 20 de julio de 1979, precisó que deberá cumplirse en las "agencias zonales", cuando se trate de reclamaciones correspondientes al Interior del país.

Se procura así extender la presencia tutelar de la Administración Pública del Trabajo a todo el territorio nacional, incluyendo no solamente el interior urbano sino también, muy especialmente, el interior rural, ya vencidos los plazos para la entrada en vigencia de importantes disposiciones del Estatuto del Trabajador Rural, sancionado en 1978, tales como las relacionadas con la vivienda.

2. La justicia del trabajo

2.1. ORGANIZACION

La estructura orgánica de los servicios competentes en el procedimiento judicial laboral, ha sido enriquecida por las Leyes Nos. 14.188, de 5 de abril de 1974 y 14.416, de 28 de agosto de 1975 (modificativa de la primera). Esas leyes han establecido que, en primera instancia, entiendan en la Capital cinco Juzgados Letrados del Trabajo de 1a. Instancia, y, en el Interior, los Juzgados Letrados de 1a. Instancia que correspondan (por razón del territorio, o del turno, según los casos).

En la segunda instancia, en todos los casos, entiende el Tribunal de Apelaciones del Trabajo, único órgano competente, creado por la ley para este nivel y con asiento en Montevideo.

2.2. PROCEDIMIENTO LABORAL

2.2.1. Conciliación previa

La ley exige que, previo al juicio, se cumpla una etapa en que se intenta la conciliación, en una o varias audiencias.

La originalidad de la materia laboral, es que esta conciliación previa se lleve a cabo en sede administrativa, en oficinas especializadas integrantes del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

En la Capital, las audiencias de conciliación se cumplen en el Centro de Asesoramiento y Asistencia Jurídica en Materia Laboral y en el Interior, en las Agencias Zonales, como ya lo hemos señalado.

Siempre se levanta un acta; si se obtiene la conciliación, en ella se recogen los términos del acuerdo. Es un título ejecutivo. Si no se cumple con lo convenido, con ella se acudirá al Juzgado competente para exigir su ejecución. Y cuando no se logra la conciliación de las partes, el testimonio de esa tentativa inútil, es imprescindible para poder presentar la demanda en el Juzgado.

2.2.2. Demanda

En líneas generales, es similar a cualquiera otra demanda forense, aunque la ley ha buscado la simplicidad de sus aspectos accesorios.

El letrado que firma la demanda, adquiere automáticamente la calidad de representante de la parte actora, en juicio, a todos sus efectos.

2.2.3. Contestación de la demanda

El demandado tiene un plazo perentorio de 10 días, hábiles, para contestar la demanda y para oponer, al mismo tiempo, todas las excepciones que tenga, sean perentorias, dilatorias o mixtas.

2.2.4. Conciliación en 1ª instancia

La ley de procedimiento laboral prevé la convocatoria del Juez a las partes, a una nueva audiencia de conciliación, en la que, con la necesaria presencia del Juez, se intentará la solución del diferendo. El Juez presenta soluciones sobre la base de concesiones de ambas partes, conforme a derecho.

2.2.5. Prueba

Según como se plantee el juicio, el magistrado decide si abre o no a prueba. Si el demandado no contestó, o si la cuestión planteada es de puro derecho y no hay hechos controvertidos, el Juez puede resolver no abrir a prueba.

El período de prueba es relativamente breve: 30 días.

Una innovación importante en el procedimiento es la de que el Juez está legalmente habilitado a complementar la prueba, e incluso a averiguarla, puesto que está investido de las facultades inquisitivas de los Jueces de Instrucción en lo Penal.

2.2.6. Segunda audiencia de conciliación

Finalizada la etapa probatoria, es práctica convocar a las partes a una segunda audiencia judicial de conciliación (tercera en la controversia) como permite la ley. En cuanto a sus características, son las mismas de la primera.

2.2.7. Alegatos

El plazo para alegar, es decir, para exponer y fundamentar en base a los hechos probados, es común a las dos partes, y se extiende por 10 días hábiles, improrrogables y no perentorios.

Durante el plazo para alegar, el expediente judicial queda en la oficina, de manifiesto, a fin de que las partes y sus abogados puedan estudiarlo; pero no está permitido retirarlo del Juzgado, a los efectos de evitar demoras en el procedimiento, lo que generalmente redundaría en un perjuicio para el trabajador.

2.2.8. Fin del procedimiento

Los plazos para dictar sentencia en materia laboral son de 40 días si se trata de la sentencia definitiva y de 20, si es interlocutoria.

La ley admite que la sentencia pueda ser recurrida por vía de apelación, y, en ese caso, se elevan los autos al Tribunal de Apelaciones del Trabajo, órgano que, mediante un procedimiento eficaz, en poco tiempo está en condiciones de dictar su resolución, definitiva e inapelable.

2.3. OTRAS DISPOSICIONES

A partir de la Ley N° 14.500, de 8 de marzo de 1976, los créditos, reconocidos por las sentencias firmes, es decir, que ya no admiten apelación, en los procedimientos laborales, serán reajustados en consideración al cambio en el valor de la moneda, calculada en función de la evolución del costo de la vida, de conformidad con la variación operada por el índice general de los precios al consumo. En esta forma se procura poner al trabajador dependiente a salvo del deterioro real sufrido durante la tramitación de los procedimientos correspondientes.

EVOLUCION DE LA ENSEÑANZA PRIMARIA Y SECUNDARIA EN EL URUGUAY

I. EVOLUCION DE LA ENSEÑANZA PRIMARIA

1. Los orígenes

Las primeras escuelas que funcionaron en el Montevideo colonial se fundaron en 1745 y estaban a cargo de los Jesuitas.

La Escuela de los Jesuitas se llamó de la "Residencia" y llegó a tener 50 alumnos. El programa comprendía la enseñanza de la doctrina, las cuatro operaciones de la Aritmética y la escritura y había una clase superior, llamada de Gramática, donde se enseñaba la Gramática, el Latín, los quebrados y la regla de tres. Los alumnos de esta Escuela quedaban habilitados para cursar estudios en escuelas superiores de Buenos Aires y Córdoba.

En 1767, a raíz de la expulsión de los Jesuitas de los dominios de la Corona española, el servicio de la enseñanza pasó a cargo de los Franciscanos. Esta Escuela funcionó en el Convento de San Francisco hasta el año 1839.

En 1772, el Cabildo de Montevideo fundó la primera Escuela verdaderamente popular y autorizó el funcionamiento de escuelas particulares como las que fueron atendidas por los maestros Díaz Valdés y Mateo Cabral.

En 1795 se fundó la primera Escuela gratuita para niñas, donada y sostenida por don Francisco Vidal y su esposa doña Clara Zabala de Vidal.

En 1809, en vísperas de la revolución, el Cabildo de Montevideo fundó una Escuela gratuita para niños pobres. En esta Escuela no se permitía mezclar los niños blancos con los de color. Tampoco se permitía castigar con la palmeta, pero podían propinarse hasta seis azotes.

En 1815, Artigas, que siempre impulsó la cultura y el bienestar de los orientales, fundó una Escuela que se llamó "Escuela de la Patria" y funcionó en su campamento de Purificación y en Montevideo. Fue su maestro el ilustre presbítero don José Benito Lamas. En esta Escuela de la Patria se impartía la enseñanza elemental, la educación cívica y "el amor a la libertad y al suelo patrio".

2. La Escuela Lancasteriana.

En 1821, bajo la dominación portuguesa, se fundó en Montevideo la Escuela Lancasteriana.

A principios del siglo XIX, Lancaster y Bell propagaron en Europa y en América un nuevo sistema de enseñanza, que se llamó *mutuo* o *lancasteriano* y que consistía en valerse de los alumnos más adelantados, llamados *monitores*, para enseñar a los más atrasados. Era un procedimiento práctico y económico para propagar la enseñanza elemental y que tuvo una excelente acogida en todas partes.

Para llevar a cabo esta iniciativa se fundó la "Sociedad Lancasteriana" y fue nuestro sabio Dámaso Antonio Larrañaga quien aconsejó al Cabildo de Montevideo la fundación de esta Escuela.

La Escuela Lancasteriana funcionó en uno de los salones del Fuerte o Casa de Gobierno, hasta fines de 1824.

El sistema Lancasteriano constituyó un evidente progreso en la enseñanza y fue adoptado en adelante por todas las escuelas.

3. Ley de creación de Escuelas Públicas en todos los pueblos de la Provincia Oriental

La ley del 10 de febrero de 1826, aprobada por la Sala de Representantes de la Florida, creó la Escuela Pública nacional, estableciendo, en ese momento histórico, que debían crearse Escuelas de primeras letras en todos los pueblos cabeza de Departamento y en los denominados San Carlos, Rocha, Soriano y Santa Lucía.

Esta ley dispuso que la enseñanza sería *gratuita*; que cada Escuela tendría a su frente un Maestro y todas un Director General; que el sistema de enseñanza a adoptarse sería el mutuo o lancasteriano; que una Junta Inspectora fiscalizaría la enseñanza en las escuelas públicas y vigilaría la conducta moral del preceptor.

La misma ley declaró la libertad de enseñanza para las escuelas privadas, estableciendo que éstas serían fiscalizadas, también, por las Juntas Inspectoras y dispuso la creación de una Escuela Normal en la cual se cursarían los estudios para obtener el título de Maestro.

Con la ley del 10 de febrero de 1826 y los dos decretos reglamentarios del Gobierno Provisorio de la Provincia, de fecha 16 de mayo de 1827, nació la Escuela Pública uruguaya como una institución del Estado.

Estas normas que rigieron la creación y organización de nuestra Escuela Pública, continuaron en vigor hasta la Reforma Vareliana, con ligeras variantes.

4. La enseñanza primaria durante el período pre-vareliano (1830 a 1877)

La Constitución de 1830, que marca el comienzo de nuestra vida política, confió a las Juntas Económico Administrativas el gobierno de los departamentos de la República (Gobierno municipal), confiriéndoles la facultad especial de "Velar por la enseñanza primaria en sus respectivos Departamentos".

A partir, pues, de la Constitución de 1830, el Gobierno municipal se encargó del servicio de la enseñanza primaria, aprobando planes, programas, horarios, etc.

La falta de uniformidad en los planes de enseñanza hizo que cada Departamento aplicara el suyo, con absoluta prescindencia de los demás.

Por decreto de fecha 22 de junio de 1831 se suprimió el cargo de Director General creado por la ley de 1826, encomendándose al Inspector Nacional de Instrucción Pública la fiscalización del servicio docente en las escuelas de todo el país.

Más adelante, en 1847 se creó el Instituto de Instrucción Pública, que tuvo el carácter de autoridad nacional de la enseñanza primaria. Este Instituto estaba formado por diez miembros designados por el Poder Ejecutivo y presidido por el Ministro de Gobierno.

El Instituto de Instrucción Pública fue suprimido en 1875, sustituyéndolo la Comisión Departamental de Instrucción Pública de Montevideo, que actuó como autoridad escolar hasta el 24 de agosto de 1877 en que se aprobó la Ley de Educación Común presentada por José Pedro Varela.

Durante todo este período nuestra escuela pública presentaba serias deficiencias, a tal punto que en 1855 para 129.000 habitantes que tenía el país en esa fecha, habían solamente 30 escuelas en las que se educaban 899 niños, es decir, el siete por mil.

5. La Reforma Escolar de José Pedro Varela

A José Pedro Varela le cupo la honrosa misión de corregir las notorias deficiencias de que adolecía nuestra enseñanza primaria, crean-

do la verdadera y eficiente escuela pública uruguaya.

A su regreso de los Estados Unidos, influido con las ideas de Horacio Mann y de Domingo Faustino Sarmiento, y con el apoyo de la Sociedad de Amigos de la Educación Popular y de la Escuela "Elbio Fernández" que él fundara y que le sirvió de laboratorio para experimentar los nuevos métodos de enseñanza, Varela planteó sus ideales reformistas que luego se convirtieron en la Ley de Educación Común que transformó radicalmente nuestra institución escolar.

José Pedro Varela fue un apasionado de la educación del pueblo.

En sus obras más notables "La Educación del Pueblo" y "De la Legislación Escolar", fijó para siempre los postulados que fundamentan la verdadera educación para la Democracia: una escuela universal, impartida a todos y para todos, gratuita, obligatoria y laica.

La Escuela Pública, abierta a los niños de todas las creencias, persigue un fin social, no religioso. La finalidad de la Escuela dentro de la Democracia, es respetar la personalidad humana en su triple aspecto físico, intelectual y moral, y ese respeto tiene que traducirse en el reconocimiento de la igualdad y de la libertad del hombre.

"Los que una vez, dice Varela, se han encontrado juntos en los bancos de una Escuela, en la que eran iguales y a la que concurrían usando de un mismo derecho, se acostumbran fácilmente a considerarse iguales, y a no reconocer más diferencias que las que resaltan de las aptitudes y las virtudes de cada uno. Y así, la Escuela gratuita es el más poderoso instrumento para la práctica de la igualdad democrática".

Frente a la enseñanza dogmática, debemos oponer una enseñanza científica, reflexiva y razonada.

Asentada sobre los cuatro principios mencionados: *universalidad, gratuidad, obligatoriedad y laicidad*, la Escuela Vareliana es la verdadera Escuela que educa para la vida. Es decir, una Escuela que educa para la paz, para el bienestar y para la justicia social; que educa para el amor y no para el odio; para la creación y no para la destrucción; para la humanidad y no para una raza; para desarrollar libremente la conciencia moral y no para inculcar un dogma.

La Escuela del pueblo responde así al ideal de unir a todos los seres en la solidaridad, la cooperación, la ayuda mutua, el amor al prójimo, la responsabilidad, la dignidad y la tolerancia, y no dividirlos en dogmas religiosos ni en credos políticos. El 24 de agosto de 1877 se aprobó

la Ley de Educación Común proyectada por José Pedro Varela, que creó la Escuela pública uruguaya para todos, gratuita, obligatoria y laica.

Además, esta Ley de Educación Común creó las autoridades escolares, organizó los servicios docentes y fijó la política educativa propiamente dicha de la Escuela Pública.

Creó la Dirección General de Instrucción Pública, el cargo de Inspector Nacional, Comisiones Departamentales, escuelas en las ciudades y en los campos, inspectores departamentales, programas escolares, preparación del maestro, etc., en una palabra, esta Ley echó las bases jurídicas, técnicas y administrativas de nuestra Escuela Pública, impul-



sando la obra de "formar al niño para ser hombre y al hombre para ser ciudadano", según las propias palabras del Reformador.

6. El régimen autónomo en la enseñanza primaria (1918 a 1973)

Las normas jurídicas que delinearon la política escolar del Estado al implantarse la Reforma Varelana, se mantuvieron sustancialmente vigentes hasta el año 1917, en que la Constitución de la República, aprobada ese año, consagró por el artículo 100 la autonomía para todos los entes de enseñanza.

Hasta 1917 la administración escolar estuvo centralizada como toda la administración pública, por disponerlo así la Constitución de 1830. Pero ahora, de acuerdo con el artículo 100 de la Constitución de 1917, la administración escolar se descentraliza de la órbita del Poder Ejecutivo y se convierte en autónoma.

La ley del 26 de julio de 1918 creó el Consejo Nacional de Enseñanza Primaria y Normal, autónomo, integrado por un Presidente (Director General de Enseñanza Primaria y Normal), un Vicepresidente y tres vocales, con las facultades de ejercer la dirección y la administración del servicio público de la enseñanza primaria y normal.



El Consejo Nacional de Enseñanza Primaria y Normal actuó durante 55 años, hasta el 4 de enero de 1973 en que fue promulgada la *Ley de Educación General* que dio una nueva organización a la educación primaria, secundaria y técnica, como lo veremos más adelante.

La actuación del Consejo Nacional de Enseñanza Primaria y Normal no sólo fue larga, sino que fue fecunda e innovadora en todos los aspectos, modernizando la enseñanza primaria y normal al más alto nivel técnico docente, colocando al Uruguay entre los más avanzados en materia cultural, figurando con honor entre los países más alfabetizados del mundo.

La nómina que ofrecemos a continuación da una idea exacta de la forma en que fueron modernizados todos los servicios, en particular los que se relacionan con la enseñanza especial:

- 1) Se extendió la enseñanza pre escolar generalizando los Jardines de Infantes y creando Clases Jardineras en todas las escuelas urbanas de la República.
- 2) Se reorganizó la enseñanza de adultos en Cursos Vespertinos y Nocturnos.
- 3) Se crearon Escuelas Experimentales en la ciudad y en el campo, verdaderos laboratorios de experimentación de las nuevas técnicas y métodos pedagógicos.
- 4) Se creó la Escuela de Iniciación Musical que tiende a desarrollar las aptitudes rítmicas y musicales del niño y su gusto por el manejo de instrumentos.
- 5) Se modernizó la enseñanza rural, creándose Escuelas Huertas y Escuelas Granjas, verdaderos centros de enseñanza activa.
- 6) Se crearon Escuelas al Aire Libre, instaladas en parques y quintas de los alrededores de centros urbanos, para los niños físicamente débiles.
- 7) Se crearon Escuelas Marítimas sobre la costa del mar, Escuelas Fluviales y Escuelas de Altura en las sierras, con la misma finalidad.
- 8) Campamentos y Colonias de Verano.
- 9) Preventorios Escolares para niños débiles pulmonares.
- 10) Escuelas de Reeducción Motriz para niños lisiados, mutilados o raquíuticos.
- 11) Escuelas para deficientes sensoriales: Sordomudos, Ciegos, duros de oído, visión débil (ambliopes) y corrección del lenguaje defectuoso (Clases de Ortofonía).

12) Escuelas para alumnos superdotados.

13) Escuelas especiales y clases auxiliares para niños con déficit mental y moral: retrasados pedagógicos, anormales, irregulares del carácter, etc.

En cuanto a los servicios técnicos auxiliares de la enseñanza, el Consejo Nacional de Enseñanza Primaria y Normal los contempló en todos los aspectos, como puede verse a continuación:

1) División Salud y Bienestar Escolar: comprende los servicios de alimentación escolar, servicios psicológicos, servicio social, pedagógicos y clínicas escolares.

2) División Edificación y Equipamiento Escolar.

3) Laboratorio de Psicología Experimental.

4) Museo y Biblioteca Pedagógicos.

5) Museo de Tecnología Escolar.

6) Departamento Editorial.

7) Bibliotecas Infantiles.

8) Centro de divulgación de prácticas escolares.

9) Departamento de Defensa de la Escuela Pública.

10) Servicio de Educación Estética.

11) Laboratorio de Expresión Infantil.

12) Servicio de ayudas audiovisuales: La Radio Escolar, la Cinematografía, la Fonografía, las Diapotecas, la Televisión Educativa, etc.

Durante el año 1979 funcionaron 2.546 Escuelas Primarias en toda la República: 2.296 Escuelas Públicas y 250 Escuelas Privadas. Concurrieron a las Escuelas Públicas: 327.000 alumnos y a las Escuelas Privadas 65.000. En total: 392.000 alumnos.

La población mayor de 10 años alcanza un índice de alfabetización del 98 %. El Uruguay es el país más alfabetizado de América Latina y uno de los más alfabetizados del mundo.

También en el año 1979 el Consejo de Educación Primaria, consideró la necesidad de revisar y actualizar los programas escolares y adecuarlos a los nuevos esquemas de diseño curricular, para avanzar simultáneamente con los progresos de la ciencia, la tecnología y los cambios socio-económicos y culturales del país.

El currículo fue elaborado en base a las pautas de educación emanadas del Gobierno y a las disposiciones legales vigentes. Se integran los dominios afectivo, cognoscitivo y psicomotor por el hecho de aspirar al desenvolvimiento integral del educando. El educando, al finalizar el ciclo primario reconocerá los valores de la familia y del régimen democrático, con un claro concepto de nacionalidad, sentido de responsabilidad y hábitos de trabajo y estudio.

De acuerdo a este moderno enfoque se tratará que el alumno sea el agente de su propia formación, haciendo que el educador dé prioridad a la calidad de la enseñanza sobre la cantidad de los conocimientos.

Se resolvió asimismo la cuantificación del tiempo dedicado a las distintas asignaturas, estableciendo que en primer y segundo grado se dará preferencia a las técnicas instrumentales, a las que se les otorgará el 70 por ciento del esfuerzo, mientras que las materias culturales serán encaradas en un 30 por ciento; en tercer y cuarto grado será del 60 y el 40 por ciento respectivamente y en quinto y sexto grado se hará hincapié en las materias culturales hasta el índice del 50 por ciento del esfuerzo.

En definitiva pueden destacarse entre los múltiples objetivos de la enseñanza primaria para la década del 80: asegurar la alfabetización integral del pueblo; afirmar el uso de la lengua materna; contribuir al desarrollo integral bio-sicosocial del niño; capacitarlo para ser ciudadano activo de una democracia, entendiendo ésta como estilo de vida y sistema político; exaltar los valores de la familia; guiar al niño al pensar reflexivo, situándolo en actitud de investigación; despertar el amor a lo bello; realzar el concepto de trabajo, tanto manual como intelectual; crear hábitos de higiene fomentando la educación para el hogar y la salud; etc.

II. EVOLUCION DE LA ENSEÑANZA SECUNDARIA

1. Los primeros intentos

La primera referencia que aparece en nuestra legislación respecto a la enseñanza secundaria, se encuentra en el Decreto del 13 de setiembre de 1847 que creó el Instituto de Instrucción Pública y en el Reglamento Provisorio del mismo Instituto, dictado en 1848, que estableció las primeras normas de la instrucción primaria pública y privada y de la enseñanza secundaria y científica.

Un año después, al instalarse la Universidad de la República, el 18 de julio de 1849, la enseñanza secundaria pasó a ser uno de sus objetivos.

Años más tarde, la ley orgánica de la Universidad del año 1885, declaró libre en todo el territorio de la República la enseñanza secundaria y superior, lo mismo que la primaria, creó el Consejo de Instrucción Secundaria y Superior, órgano dependiente de la Universidad. Se definieron más claramente los fines de la enseñanza secundaria, se establecieron las asignaturas que integrarían el plan, unas obligatorias y otras optativas, régimen de exámenes, etc. La aprobación de estos cursos daba derecho a recibir el clásico título de Bachiller en Ciencias y Letras, que habilitaba al estudiante para ingresar a la Facultad de Medicina y ramas anexas, a la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales y a la Facultad de Matemáticas y ramas anexas, únicas existentes entonces.

2. La libertad de enseñanza y el desarrollo de la enseñanza secundaria

La libertad de enseñanza existe en el Uruguay desde antes de iniciarse nuestra vida política de pueblo libre e independiente.

El Gobierno Patrio de nuestra entonces naciente República, consagró el principio de la libertad de enseñanza en el decreto del 16 de mayo de 1827, que dispuso la creación por vez primera en el país del servicio oficial de la enseñanza primaria, como ya lo hemos visto anteriormente. En verdad, se trata de un hecho que no tiene precedentes en la historia de las repúblicas americanas.

El principio de la libertad de enseñanza se mantuvo a través de toda nuestra legislación escolar, quedando finalmente consagrado en la Constitución de la República: "Queda garantida la libertad de enseñanza. La ley reglamentará la intervención del Estado al sólo objeto de mantener la higiene, la moralidad, la seguridad y el orden público".

Al amparo de este principio de la libertad de enseñanza se desarrolló y extendió la enseñanza secundaria en el Uruguay, fundándose Liceos privados en toda la República.

El primero de estos Liceos de cuya existencia se tiene noticia, fue el "Colegio de Humanidades", fundado en Salto en 1854.

Luego se fundaron los siguientes:

1856: Colegio de los PP. Jesuitas en Santa Lucía (Canelones).

1863: Liceo del Plata (Paysandú).

1867: Colegio Franco Inglés (Paysandú).

1873: Instituto Politécnico (Salto).

1873: Colegio Progreso Departamental (Rocha).

1888: Colegio Valdense (Colonia).

1889: Instituto Uruguayo (Mercedes).

1890: Colegio Nacional (Paysandú).

1892: Instituto Paysandú (Paysandú).

1894: Liceo Departamental de Durazno (Durazno).

1895: Liceo Nacional (Fray Bentos).

1896: Liceo Nacional Floridense (Florida).

1901: Colegio Americano (Fray Bentos).

1901: Liceo Italo Fray Bentino (Fray Bentos).

1902: Instituto Mercedario (Mercedes).

1905: Instituto Sanducero (Paysandú).

1910: Liceo Fray Bentos (Fray Bentos).

1911: Academia Uruguaya (Trinidad).

Estos Liceos prestaron un inmenso servicio a la República: contribuyeron al desarrollo de la enseñanza media y al progreso cultural de los pueblos del interior.

3. Creación de los primeros Liceos oficiales de Enseñanza Secundaria

La ley del 5 de enero de 1912 dispuso la creación de 18 Liceos de Enseñanza Secundaria, a razón de uno por cada capital de Departamento.

“El Poder Ejecutivo, decía el Mensaje de esta Ley, da gran importancia a la fundación proyectada, porque en su opinión, los liceos constituirán un factor poderoso de mejoramiento intelectual, moral y social de los núcleos de población del interior del país. Considera que de su acción, racionalmente orientada, depende en modo capital el porvenir de la enseñanza y de la cultura general de la República”.

El mismo año de 1912 se iniciaron las actividades en los Liceos de Salto, Paysandú, Mercedes, Colonia, Rocha, Florida, Melo, Minas, Trinidad y San Fructuoso. Al comenzar el año 1913 estaban en funcionamiento los 18 Liceos creados por la Ley.

Estos Liceos fueron verdaderas escuelas de educación cívico democrática para sus alumnos y nada quizás haya contribuido más al perfeccionamiento de nuestro régimen político institucional, que estas escuelas de civismo. Aportaron a la vida nacional hombres y mujeres aptos y capacitados para promover el adelanto moral y material de la República.

Continuando esta política de extensión y democratización de la enseñanza secundaria gratuita, el Gobierno dispuso en 1920 la creación de la Universidad de Mujeres (Liceo Femenino) y del Liceo Nocturno para los jóvenes y adultos que trabajaban durante el día.

4. El régimen autónomo en la enseñanza secundaria

Por ley de fecha 11 de diciembre de 1935 se separó la enseñanza secundaria de la Universidad y se creó como ente autónomo el Consejo Nacional de Enseñanza Secundaria.

“La enseñanza secundaria, dice el Art. 2o. de esta ley, tendrá como fin esencial la cultura integral de sus educandos. Tenderá a la formación de ciudadanos conscientes de sus deberes sociales. La enseñanza secundaria será continuación de la enseñanza primaria y habilitará para los estudios superiores”.

Esta ley dispuso, además, la intervención de los profesores en el gobierno de esta enseñanza y estableció un principio de coordinación con las demás ramas de la enseñanza.

El Consejo Nacional de Enseñanza Secundaria estaba compuesto por un Director General, rentado, que ejercía la presidencia del Consejo, y seis miembros honorarios: tres elegidos por el profesorado del Ente, uno por el Consejo Central Universitario, uno por el Consejo Nacional de Enseñanza Primaria y Normal y uno por el Consejo de la Universidad del Trabajo.

El Consejo Nacional de Enseñanza Secundaria dirigió y administró la enseñanza media en el país durante 38 años, siendo reemplazado por el Consejo



de Educación Secundaria Básica Superior, creado por la ley de Educación General de 1973, de la cual nos ocuparemos más adelante.

5. Planes aplicados por el Consejo Nacional de Enseñanza Secundaria

El Consejo Nacional de Enseñanza Secundaria durante su actuación aplicó dos planes de estudio: El llamado *Plan 1941* y el *Plan Piloto de 1963*.

El Plan 1941 tenía una duración de seis años: cuatro años de enseñanza secundaria y dos años de estudios Preparatorios que habilitaban al estudiante para ingresar a las diversas Facultades de la Universidad.

Se trata de un Plan tipo académico, de materias aisladas y con un predominio de la cultura humanística sobre la científica.

El Plan Piloto de 1963 se puso en práctica en determinados Liceos que la autoridad competente les dio el carácter de *Liceo Piloto* y en los Liceos privados habilitados que solicitaron autorización para poner en práctica esta nueva experiencia.

La estructura del Plan Piloto es la siguiente: un primer ciclo de 5 años, dividido en dos niveles. Un primer nivel de tres años y un segundo nivel de 2 años.

El Plan Piloto mantuvo los seis años de estudio, pero con una diferente distribución: del 4 y 2 del Plan 1941 se pasa al 3, 2 y 1.

Este nuevo Plan creó un *ciclo común*, llamado primer nivel de 3 años, de cultura integral y de exploración de aptitudes, con la finalidad de que el alumno al término del ciclo, pueda elegir entre seguir sus estudios en el segundo nivel o integrarse a la actividad laboral.

En los programas se establece una correlación de asignaturas, se amplía el horario de 4 a 6 horas diarias, y se introducen las Manualidades, la Educación Física y otras actividades facultativas.

El Plan Piloto sintetizó los reclamos de los docentes de secundaria y puso en práctica una serie de iniciativas desarrolladas en forma individual por algunos profesores y directores de Liceos, tales como el funcionamiento de Profesores Coordinadores de Asignaturas, fichas acumulativas de los alumnos, trabajos de taller y un nuevo sistema de evaluación de la enseñanza.

El Plan 1941 y el Plan Piloto de 1963 fueron sustituidos por un nuevo Plan implantado a comienzos de 1976 por el Consejo de Educación Secundaria Básica y Superior, creado por la Ley de Educación General del 4 de enero de 1973, como lo veremos a continuación.

6. Reforma de la Educación General: La Ley de 1973

La Ley de Educación General promulgada el 4 de enero de 1973, dispone que la Enseñanza Pública Primaria, Secundaria, Industrial y Normal, serán regidas, coordinadas y administradas por un Consejo Directivo Autónomo, denominado *Consejo Nacional de Educación* que se compondrá de cinco miembros que durarán cinco años en sus funciones. Dos por lo menos de esos miembros deberán ejercer o haber ejercido la docencia por un lapso no menor de cinco años. El Presidente y Vicepresidente de este Consejo se denominarán *Rector* y *Vicerrector*, respectivamente.

La Educación Primaria, la Educación Secundaria Básica y Superior y la Educación Técnico Profesional Superior (Universidad del Trabajo) serán administradas, respectivamente por tres Consejos de tres miembros cada uno.

La Educación General se hará, en lo sucesivo, en tres niveles:

1o. El primer nivel comprende la educación pre-escolar y escolar o primaria.

2o. El segundo nivel comprende la educación secundaria básica.

3o. El tercer nivel comprende tres modalidades optativas: la Educación Secundaria Superior (1a. modalidad), la Educación Técnico Profesional (2a. modalidad) y la Educación Magisterial (3a. modalidad).

Antes de esta ley, la obligatoriedad de la enseñanza comprendía solamente la enseñanza primaria. A partir de esta ley la obligatoriedad comprende la enseñanza primaria más los tres años del Ciclo Básico de Enseñanza Secundaria.

Además de gratuita, como toda la enseñanza en el Uruguay, la educación también es laica.

7. Plan iniciado en 1976 por el Consejo de Educación Secundaria Básica y Superior

Comprende, como los planes anteriores, seis años de estudio, distribuidos en la siguiente forma:

1o. *El Ciclo Básico*: Tres años de estudios, obligatorio y común para todos los egresados del nivel primario.

2o. *La educación secundaria superior*: comprende un período de tres años (4o., 5o. y 6o. años).

El 4o. año ofrece dos orientaciones:

- a) Orientación humanística y
- b) Orientación científica.

El 5o. año amplía la orientación humanística y la orientación científica del 4o. año y agrega una tercera orientación: la orientación de ciencias biológicas.

El 6o. año acentúa esta diversificación creciente, presentando seis modalidades previstas en función de su articulación con el nivel universitario.

Estas modalidades son:

- A) Orientación humanística: 1. Derecho y Notariado. 2. Ciencias Económicas.
- B) Orientación científica: 3. Arquitectura. 4. Ingeniería.
- C) Orientación biológica: 5. Medicina, Odontología y Veterinaria. 6. Agronomía.

El estudiante egresado del Ciclo Básico, puede ingresar también a la Universidad del Trabajo, la cual le ofrece una orientación técnica en las siguientes áreas:

- A) Área agraria (Agropecuaria, Granjera y Forestal).
- B) Área mecánica (General y Automotriz).
- C) Área electrotécnica (Electricidad y Electrónica).
- D) Área de la construcción.
- E) Área comercial.

En lo futuro se agregarán las áreas Química y Naval.

El estudiante egresado del área A) puede ingresar a la Facultad de Agronomía; los egresados del área B) y C) a la Facultad de Ingeniería; los del área D) a la Facultad de Ingeniería o de Arquitectura y los del área E) a la Facultad de Ciencias Económicas.

El plan prevee, además, la posibilidad de cambiar de orientación por medio de un número mínimo de exámenes complementarios, tanto en la Enseñanza Secundaria Superior, como en la enseñanza Técnica Profesional Superior. La enseñanza media, pues, no sólo se articula en forma vertical, sino también en forma horizontal.

Por último, durante el año 1979 funcionaron 138 Liceos Oficiales y 119 Liceos Privados (Habilitados) en toda la República.

A los Liceos Oficiales concurrieron 100.511 alumnos (68.168 mujeres).

A los Liceos Privados (Habilitados) concurrieron 28.922 alumnos (16.611 mujeres).

LICEO FRANCES

Modesto establecimiento de 120 alumnos en 1922, año de su inauguración en la calle Soriano, el LYCEE FRANÇAIS de Montevideo constituye hoy un vasto complejo educacional, cuya área de influencia resulta particularmente extensa, merced a la situación de sus tres centros de enseñanza sobre el importante eje que parte del corazón estudiantil de la Ciudad (Sede Central), pasa por la arteria vital de la Avenida Italia (Anexo N° 1) y termina en el barrio residencial de Carrasco (Anexo N° 2).



*Liceo Francés
Sede Central
18 de Julio*

Más de 1.700 alumnos concurren a estos distintos locales, encuadrados por un cuantioso plantel de docentes uruguayos, calificados y a menudo bilingües, a los que se suma un fuerte contingente de maestros y profesores enviados por París.

De Francia procede también la pedagogía que nutre la educación pre-escolar impartida en el Liceo Francés. Sabido es que los jardines de infantes "a la francesa", envidiados por muchos países industrializados, no se reducen, como tantos, a simples guarderías. Son verdaderas "Escuelas" (Ecoles Maternelles) donde se lleva a cabo una doble tarea, educativa y propedéutica, que favorece en sumo grado el desarrollo global y la organización de la personalidad incipiente del niño, conduciendo, si no a la soñada igualdad de oportunidades,

al menos a cierta igualación de las mismas en el ámbito escolar.

Luego, no dejarán de aumentar considerablemente estas mismas posibilidades, al acceder el niño a Primaria y Secundaria, secciones que yuxtaponen dos sistemas educativos, caso único en el País.

En efecto, si bien la aplicación íntegra de los programas uruguayos y franceses requiere del alumno un gran esfuerzo intelectual y físico, no cabe duda que la conjunción de ambas formaciones le brinda una preparación de insuperable calidad para salvar las barreras de una selección universitaria cada vez más rigurosa, especialmente en el campo de las Ciencias.

Conviene agregar, al respecto, que la orientación de los estudios en el Liceo Francés se ha vuelto resueltamente científica, desde 1976, siguiendo las nuevas pautas marcadas por las reformas educativas, casi concomitantes, que se están aplicando tanto en el Uruguay como en Francia.

Paralelamente, se han fomentado las actividades peri o para-escolares (discoteca, cinemateca, conciertos, conferencias, exposiciones artísticas, congresos. . .) mediante la puesta en práctica de una política decididamente aperturista, así como las actividades físicas, gracias a la creación de una Sección Deportiva, con el original cometido de una iniciación programada a diferentes deportes.

Así el Liceo Francés de Montevideo apunta un doble objetivo: la formación de la personalidad entera del joven y su alta competitividad futura en un mercado laboral moderno.

Fruto de una imperecedera gratitud hacia el Uruguay, por su generoso apoyo a la heroica Francia de Verdun, sigue expresando el Liceo Francés de Montevideo una comunidad de cultura que se remonta a los orígenes de la Orientalidad y que constituye, en definitiva, un escudo eficaz ante unos modelos de civilización extraños y alienantes.

LA UNIVERSIDAD DE LA REPUBLICA

I

Fundación y Desarrollo

Si bien la creación de la Universidad de la República puede ubicarse en el tiempo refiriéndola al acto formal que la instituyó, es igualmente cierto que el proceso fundacional abarca etapas previas cuya gravitación en la solución final es imposible desconocer. A principios de 1832, el entonces Senador Presbítero Don Dámaso Larrañaga, tomó la iniciativa para elevar el nivel de la enseñanza preparatoria y superior y crear la Universidad de la República.

De ese impulso surgió la Ley de 11 de junio de 1833 que autorizó al Poder Ejecutivo a fundar nueve Cátedras —una de Latinidad, una de Filosofía, una de Jurisprudencia, dos de Medicina, dos de Ciencias Sagradas, una de Matemáticas y una de Economía Política.

Luego que funcionaran todas o la mayoría de estas cátedras, el Poder Ejecutivo erigiría la Universidad.

La instalación de dichas cátedras demoró algunos años, hasta que, el 27 de mayo de 1838, el Presidente de la República, General don Manuel Oribe, declaró: “instituida y erigida la casa de estudios con el carácter “de Universidad Mayor de la República y con el goce del fuero y jurisdicción académica que por este título le compete”.

No obstante las penosas circunstancias que dividieron al País en aquellos años, no deja de ser motivo de orgullo para los orientales, que, entre el fragor del combate que los enfrentaba a la sazón, el 14 de julio de 1848, el Presidente del Gobierno con sede en Montevideo, Don Joaquín Suárez, dictara un Decreto en el cual, luego de hacer referencia a la Ley del 11 de junio de 1833 y al Decreto del 27 de mayo de 1838, suscrito precisamente por el General Oribe, Comandante del ejército que sitiaba a la ciudad de Montevideo, disponía que el 18 de julio próximo se inaugurara e instalara solemnemente la Universidad de la República.

Poco tiempo antes, el 16 de febrero de 1848, había muerto el Vicario Apostólico Larrañaga, cuya influencia en la fundación de la Universidad ya se mencionó, sucediéndole en el cargo el Presbítero Don Lorenzo Fernández, que fue el primer Rector de la Universidad.

Las Leyes Orgánicas que rigieron la Universidad de la República en los primeros decenios de su creación, se aprobaron en 1885, 1889 y 1908, y fueron, al decir del Poder Ejecutivo en su Mensaje del 26 de febrero de 1934, suficientes en sus respectivas épocas para regular el funcionamiento de tres Facultades Superiores y una Sección de Enseñanza Secundaria y Preparatoria cuyos alumnados no excedían en total de unos pocos cientos. Ya en 1934 se hacía notar que las circunstancias imperantes habían desbordado notablemente los marcos normativos dado los requerimientos de nueve Facultades o Escuelas Superiores y una Sección compuesta por unos veinticinco centros docentes de segunda enseñanza, que atendían a una población de más de catorce mil estudiantes en todo el territorio nacional.⁽¹⁾

En el año 1958 se aprobó la última modificación de la Ley Orgánica de la Universidad que permitió instalar una dirección coparticipada, en la que predominaron luego factores extra-universitarios, que desembocaron en una distorsión total de las tareas docentes. Hechos de la mayor gravedad, que se encuentran reseñados en el Decreto 921/73,

obligaron al Poder Ejecutivo a intervenir al Ente el 28 de octubre de 1973.

Desde entonces la Universidad funciona normalmente desarrollando sus actividades específicas en un clima de paz y tranquilidad, colaborando en el desarrollo del País a través de sus diez Facultades y sus restantes servicios docentes, asistenciales y de investigación que agrupan a más de treinta mil estudiantes. (2)

II

Caracteres de la Enseñanza Superior

Para encuadrar debidamente el panorama de la Enseñanza Superior en el Uruguay, corresponde previamente establecer algunas características propias del sistema de enseñanza en el País.

1. Una primera característica es la obligatoriedad —constitucionalmente impuesta— de cursar enseñanza primaria y secundaria. (3)

2. Una segunda, es la gratuidad de la enseñanza oficial a todos los niveles, esto es, que el Estado, que impone la obligación de cursar los estudios primarios y secundarios, da igualmente los medios para cumplir con esa obligación. Pero la gratuidad de los estudios no queda limitada a las dos etapas iniciales —primaria y secundaria— constitucionalmente obligatorias, sino que también y además, se extiende a los estudios Superiores. (4)

3. Un tercer aspecto a tener presente, es que en la República Oriental del Uruguay prácticamente todos los estudios a nivel superior se cursan en la Universidad de la República, no habiéndose concretado iniciativas para instalar universidades privadas. (5)

4. Por último debe mencionarse que para ejercer cualesquiera de las actividades encuadradas en la reserva laboral hecha a favor de una profesión de las denominadas liberales, es requisito ineludible —a veces único— la posesión del título universitario habilitante.

III

Problemas básicos a Nivel Mundial

Lo anteriormente expuesto explica algunas consecuencias derivadas de la coexistencia de factores tan diversos y que se reflejan en la aparición de ciertos fenómenos que, justo es recordarlo, no afectan en exclusividad al Uruguay. En un estudio realizado recientemente sobre el estado de la educación superior en ocho países de América Latina y el Caribe, al encararse la evolución de la población de educación superior, se establecía: "La constante expansión del sistema ha tenido dos efectos: el inmediato que requiere de más recursos humanos, físicos y financieros, y el mediato que es el de encontrar mercado de trabajo para los egresados. Aún cuando los problemas se manifiestan a corto y mediano plazo, el sistema ha crecido de tal manera que ambos se han convertido en urgentes. Por un lado la llegada, cada vez en mayor número, de estudiantes de primer ingreso y por el otro, anualmente un mayor número de egresados. Este fenómeno pone a prueba la capacidad de los países para mantenerse en expansión educativa constante y, naturalmente, de acuerdo a esa capacidad, los países se enfrentan a problemas que tienen las variantes de su propia sociedad". (6)

IV

Alumnado Universitario

1. Ingresos

El total de alumnos ingresados en los últimos cinco años a la

Universidad de la República figura en el siguiente cuadro.

<i>Años</i>	<i>Facultades</i>	<i>Escuelas</i>	<i>Total</i>
1974	5.316 (1)	219 (2)	5.535
1975	7.042	1.437	8.479
1976	6.868	1.424	8.292
1977	5.950	1.255 (3)	7.240
1978	6.436	2.599 (4)	9.069
1979	5.875	2.003	7.909

(1) No hubo inscripción en Ingeniería.

(2) No existía la Escuela de Psicología. Faltaron datos de otras Escuelas.

(3) Faltan datos de Obstetricia y Administración.

(4) Incluye el ingreso a la Escuela de Psicología e inicia sus actividades con 517 alumnos.

2. Egresos

En el mismo período finalizaron sus estudios universitarios y recibieron los títulos correspondientes, la siguiente cantidad de estudiantes.

<i>Año</i>	<i>Títulos expedidos</i>
1974	2.108
1975	2.151
1976	2.122
1977	2.343
1978	2.552
1979	2.543

(Anexo I)

3. Previsiones del crecimiento

La muy definida estructura poblacional del Uruguay, hace que la presión demográfica —elemento de fundamental importancia en las crisis de los sistemas educativos de otros países del área latinoamericana— gravite especialmente en el aumento de la demanda de los servicios educativos en general y en los de la enseñanza superior, en particular.

No obstante pudo constatarse que en el último decenio la población estudiantil a nivel superior prácticamente se ha duplicado mientras que en los niveles de primaria y secundaria las variaciones son significativamente menores. (Anexo II).

De conformidad con lo dicho anteriormente, resulta posible prever —aproximadamente— la cantidad de postulantes a ingresar a la Universidad, partiendo del número de alumnos que actualmente cursan sus estudios secundarios y primarios.

Sobre esta base el Lic. David Wiñar, elaboró los cuadros cuyos resultados hacen presumir que la demanda en el sector de educación superior, se ha estabilizado ("Necesidades de Profesionales y Técnicos de Nivel Superior" —Programa Universidad-BID— 1978). (Anexo III).

4. Soluciones a la demanda de puestos

Dentro del marco internacional puede constatarse que, frente a la demanda de plazas en la educación superior, los Estados reaccionan siguiendo modelos muy diferentes que dependen de factores coyunturales, por una parte y a usos y prácticas nacionales, por otra.

Dentro de las áreas latinoamericanas y del Caribe, Argentina, Brasil, Bolivia, Chile, Perú y Jamaica adoptaron una política de "numerus clausus" y con ella han tratado de defender la calidad académica de sus instituciones; por otro lado, el modelo ecuatoriano mantenía una apertura total a pesar del efecto de abatimiento de la calidad académica. (6a)

El sistema uruguayo tradicional seguía la tendencia del modelo ecuatoriano, atemperado por la fijación de cupos de ingreso en las Facultades de Medicina y Odontología en razón de la limitación de disponibilidades y en mérito a estar el País suficientemente dotado de profesionales

en esos sectores; no obstante, el elevado número de puestos (500 y 150 respectivamente) atendió perfectamente el relevo generacional de médicos y odontólogos.

Con la aplicación del nuevo sistema de admisión a la Universidad, al que nos referiremos más adelante, el "numerus clausus" desaparecerá de la educación superior.

5. Duración de las carreras

El lapso promedio de permanencia en las aulas universitarias surge del cuadro que se acompaña (Anexo IV), del que resulta que en ninguna de las carreras de mayor duración —cinco a seis años— los estudiantes cumplen con los plazos teóricos señalados para cursarlas. (7)

6. Porcentajes de graduados

De cada cien estudiantes que ingresan a la Universidad cuarenta y tres finalizan sus estudios.

No obstante cabe destacar que existen carreras en las cuales los índices de graduados y de desertores tienen caracteres extremos muy propios. Así, por ejemplo, en la Facultad de Agronomía el porcentaje de graduados es muy elevado, mientras que en las de Derecho e Ingeniería los graduados son alrededor de un tercio de los que inician sus carreras. (Anexo V).

7. Expectativas laborales de los egresados

Otro aspecto a tener en cuenta, como se indicó más arriba, es el del futuro laboral de los egresados de la Universidad.

De los estudios realizados dentro del Programa Universidad-BID (Anexo VI) se llega a la conclusión de que existe una mayor demanda de ciertos profesionales (Ingenieros, Contadores y Químicos) aunque también surge de los mismos estudios que no existe desocupación a nivel profesional, aunque las actividades efectivamente cumplidas no sean las estrictamente correspondientes al título obtenido. (8)

En el Uruguay, se afirma, el número total de graduados universitarios no es excesivo en la actualidad ni se prevé que lo sea en un futuro próximo. No obstante, debe ponerse cuidado en no confundir el "número total de graduados universitarios" con el "número de graduados por carreras". (9)

Esta puntualización corresponde tenerla presente al considerar las perspectivas de ocupación de los egresados. (Anexo VII).

Debe igualmente destacarse que la afirmación se refiere a número de egresados sin examinarlos en términos de calidad o distribución geográfica.

La Universidad Actual

Entre los objetivos señalados en el IV Cónclave Gubernamental realizado en Solís el 7 de diciembre de 1977 para el Ministerio de Educación y Cultura, hay una referencia expresa a la Universidad de la República, a la que se llama a participar activa y efectivamente, en el desarrollo nacional.

Dentro de esa orientación básica, la política ordenada y seguida en la Universidad ha sido la de promover la participación activa de sus Facultades y Escuelas en el quehacer nacional, en forma tal que la inversión que el Estado realiza en su mantenimiento sea efectivamente reproductiva y satisfaga reales necesidades del País en lugar de atender a intereses personales o sectoriales que no satisfacen los requerimientos fundamentales de un País en desarrollo. No obstante, si bien se ha intensificado la formación profesional (N° 9 del C. I de los Objetivos premencionados) y se ha dispuesto un sistema de ingreso selectivo a las Facultades —todo ello de acuerdo con las necesidades del País (N° 14 acto cit.)— no se han descuidado los aspectos culturales tendientes a la preservación, desarrollo y enriquecimiento del sector correspondiente, tal como lo recomendaba el N° 2 del C. II de las pautas citadas.

En el año 1976, en una publicación editada por la Universidad de la República al finalizar treinta meses de su intervención, se hacía esta referencia a su futuro: "La Universidad de la República entiende que "debe enmarcarse en las metas globales de la Nación, es así que no sólo "ha reorientado los planes de estudio y las carreras para ponerlas al "servicio del desarrollo nacional sino que desde el punto de vista es- "trictamente presupuestal ... el Ente desplegará incesantes esfuerzos "para aliviar la carga que le significa al erario público". (10)

En ese marco la Universidad —en el comparativamente corto lapso de cinco años— ha podido reordenar su actividad docente que se cumple en paz y orden, atendiendo normalmente los requerimientos que se le formulan pero, además, integrándose cada vez más a las actividades públicas y aún privadas, con una amplia disposición a colaborar en todas las áreas en las que su cooperación sea requerida.

Alcanzados la paz y el orden, normalizadas las carreras, concretadas las labores de extensión universitaria, solucionados los más urgentes requerimientos en materia de locales y equipamientos, la Universidad se aboca a una inmensa tarea de mejoramiento de la calidad de la enseñanza impartida —que en definitiva se reflejará en la calidad de los egresados— dentro de un plan ya elaborado, que, de no mediar circunstancias adversas imprevistas, se pondrá en práctica desde 1980. A través de dicho plan se logrará culminar la tarea de mejoramiento cualitativo de los servicios universitarios, prosiguiendo la de aumentar la capacidad técnica del personal docente en vista de mejorar la del alumnado.

Para ello la Universidad ya ha planificado y en parte logrado, la solución de los problemas más urgentes de locales de enseñanza y su equipamiento, esperando culminar esos propósitos con la puesta en marcha del plan ya elaborado.

Debe destacarse, como índice del cambio registrado, la descentralización geográfica de ciertos servicios docentes que se dictan en las ciudades de Salto y de Paysandú en un intento de llevar la educación al educando y no obligar a éste a trasladarse a la Capital, con todo lo que ello implica en los órdenes económico, afectivo y social.

Pero aún para este caso la Universidad actualmente provee al estudiante de todos los medios necesarios para proseguir sus estudios, brindándole alojamiento, alimentación, atención médica, práctica de deportes, becas, etc. lo que contribuye a paliar sus necesidades y facilitar su tarea que no es otra que la de estudiar.

Por último la revisión de los programas, la creación, modificación o supresión de carreras, hechas en forma constante para adecuarse a los requerimientos actuales, convierte a la Universidad en un algo dinámico y atento a cumplir con las necesidades nacionales poniendo a su servicio las más modernas técnicas y orientaciones de cada profesión.

REGIMEN DE INGRESO A LA UNIVERSIDAD EN 1980

Una resolución del 26 de octubre de 1979 dispuso que: "Para ser admitido como alumno en cualquiera de las Facultades, Escuelas o Institutos de la Universidad de la República, además de la constancia expedida por las autoridades del CONAE que acredite haber completado los estudios preuniversitarios respectivos, se exigirá el cumplimiento de pruebas para determinar el nivel de conocimientos del aspirante y estimar su aptitud para realizar estudios universitarios".

Se ponen así en funcionamiento, principios y objetivos establecidos en diversos Cónclaves gubernamentales, en los que se preceptuara "mejorar los rendimientos de escolaridad en todos los niveles", así como "propiciar el ingreso selectivo a las Facultades, acorde con las necesidades de desarrollo del País, de modo que accedan a ellas los más aptos, sin otra distinción que la que emane de sus talentos o virtudes".

Mejorar el rendimiento de escolaridad, es deber esencial del admi-

nistrador de los fondos públicos aplicados a la enseñanza. La ineficiencia en el complejo proceso de formación de profesionales, es sinónimo de despilfarro de dineros públicos. Mejorar el rendimiento es abreviar el paso del alumno por las aulas, es lograr menor número de reprobaciones a lo largo de su carrera, es disminuir el porcentaje de deserciones, es aumentar el contacto docente-alumno, sin perjuicio todo ello de otros aspectos de la docencia en sí, que deben ser atendidos por otras vías a fin de obtener el mejor nivel de enseñanza.

Propiciar el ingreso selectivo, no es otra cosa que realizar una prueba de selección para determinar cuáles son los más aptos que podrán capitalizar mejor y más rápidamente toda la inversión que la sociedad hace en ellos por la vía —no común— de la enseñanza gratuita y rendir luego altos dividendos sociales e individuales.

Simultáneamente con este proceso de selección de ingresos, la Universidad cumple una intensa labor de información con la finalidad de hacer conocer a los postulantes las muy variadas posibilidades de estudios que le ofrece a través de diversas carreras de corta y larga duración ó técnicas, etc. con lo que busca orientar su vocación en el momento oportuno. (Anexo VIII).

Al mismo tiempo se continúa la investigación sobre necesidades profesionales del País, de acuerdo con las Pautas para su desarrollo, a fin de que la Universidad produzca lo que sea más necesario para el incremento de la riqueza colectiva y para que —en la medida de lo posible— evite las frustraciones del egresado que puede llegar a un mercado laboral que no requiere su profesión específica cuando ya ha dedicado los mejores años de su vida a la preparación para una tarea que luego no se le demanda.

En párrafo anterior se ha mencionado también el deber de la Universidad —que es también su esencial deseo— de elevar el nivel de enseñanza para ofrecer al alumno la mejor preparación que el mundo actual requiere. Con ese fin se prepara, como ya se dijo, una importante reorganización de los núcleos docentes de las ciencias básicas: matemáticas, física, química y biología, materias que constituyen la raíz de los conocimientos científicos no humanísticos y cuya aplicación a las áreas tecnológicas y agropecuarias es esencial para el desarrollo nacional.

A partir de 1980, pues, el cometido asignado a la Universidad en el IV Cónclave de Solís, estará cumplido.

(1) Mensaje del Poder Ejecutivo a la Asamblea General propiciando la Modificación de la Ley Orgánica de la Universidad, del 26 de febrero de 1934. (Edición MIP - 1934 pág. 16).

(2) Para mayor información ver: "Treinta Meses de Intervención" - Universidad de la República - Año 1976.

Las diez Facultades son las de Agronomía, Arquitectura, Ciencias Económicas, Derecho y Ciencias Sociales, Humanidades y Ciencias, Ingeniería, Medicina, Odontología, Química y Veterinaria. Las tres Escuelas Universitarias son las de Psicología, de Servicio Social y Bibliotecología y Ciencias Afines. Deben mencionarse además, al Instituto de Estudios Sociales y al Centro de Investigaciones Nucleares.

(3) "Son obligatorias la enseñanza primaria y la enseñanza media, agraria o industrial". (Inc. 1º del art. 70 de la Constitución).

(4) "Declárase de utilidad Social la gratuidad de la enseñanza oficial primaria, media, superior, industrial y artística". (Art. 71 de la Constitución).

Existen también institutos privados de enseñanza paga habilitados por las autoridades competentes.

(5) Algunos estudios especializados pueden cursarse a partir de 1979 en un instituto privado habilitado.

(6) ("La Educación Superior en Ocho Países de América Latina y el Caribe" Jaime Castrejón Díez —Publicación de la Universidad Nacional Autónoma de México— Ed. 1977 págs. 6 y 8).

(6a) Misma obra pág. 8.

(7) Ello motivó que la Facultad de Arquitectura modificara sus planes de estudio, logrando en los primeros años un singular éxito.

Igual política de revisión se sigue en las restantes Facultades.

(8) "Necesidades de Profesionales y Técnicos de Nivel Superior". Lic. David Wiñar. Universidad de la República 1978. Pág. 125.

(9) "Programa Universidad-BID. Informe final". Pág. 52.

(10) "Treinta Meses de Intervención". Universidad de la República. 1976.

ANEXO DOCUMENTAL

ANEXO I

Universidad de la República

TÍTULOS EXPEDIDOS DURANTE EL AÑO 1979

Agronomía	82		
Arquitectura	97		
Ciencias Económicas	147	+	51 de la Escuela de Administración.
Derecho y C. Sociales	252	+	467 Procuradores y Traductores.
Humanidades y Ciencias	120		
Ingeniería	93	+	103 Bachilleres, Peritos y Analistas.
Medicina	326	+	357 Técnicos
Odontología	207	+	19 Técnicos
Química	42	+	28 Bachilleres.
Veterinaria	80		
Escuela de Bibliotecología			25
Escuela de Servicio Social			47
Escuela de Psicología			—

Resumen:

Títulos correspondientes a carreras de larga duración	1.446
Idem de carreras de corta duración y títulos intermedios	1.097
TOTAL	2.543

ANEXO II

VARIACION POBLACION ESTUDIANTEL DEL PAIS

	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	Fuente
ENSEÑANZA PRIMARIA	394.041	399.536	395.985	402.562	393.863	395.060	390.975	383.376	377.882	384.666	
Pre-Primaria	17.393	19.197	20.131	21.064	21.406	23.185	25.819	27.042	27.085 (1)	29.117 (1)	DIPE - E.P.
Primaria Común	359.113	361.132	355.862	361.574	352.209	350.413	344.664	335.364	331.370	336.377	
Pública	289.213	290.628	290.392	289.676	284.813	279.094	271.718	267.153	261.758 (1)	266.245 (1)	DIPE - E.P.
Privada	69.900	70.504	65.470	71.898	67.396	71.319	72.946	68.211	69.612 (1)	70.132 (1)	Inc. Jardinera
Primaria Especial	9.388	9.963	10.496	10.600	10.628	10.463	11.039	11.588	12.295	12.592	DIPE - E.P.
Educación de Adultos	8.147	9.244	9.496	9.324	9.620 (1)	10.999	9.453	9.382 (1)	6.412	6.580 (1)	DIPE - E.P.
ENSEÑANZA MEDIA	153.730	163.519	168.083	173.262	182.014	188.332	188.906	182.195	184.206	180.667	
Secundaria	118.082	126.426	132.125	138.422	147.075	152.194	151.675	144.497	141.731	137.315	
Pública	101.982	106.739	109.187	111.621	117.926	118.125	116.743	113.108	111.904	107.717	DE - ES
Privada	16.100	19.687	22.938	26.801	29.149	34.069	34.932	31.389	29.827	29.598	DE - ES
Univ. del Trabajo	35.648	37.093	35.958	34.840	34.939	36.138 (1)	37.231 (1)	37.698	42.475	43.352	DE - UTU
ENSEÑANZA NORMAL	9.668	10.103	8.806	9.424	9.677	8.693	7.632	6.757	7.539	7.458	
Institutos Normales	6.963	7.049	6.217	6.316	6.353	5.922	4.773	3.997	4.102 (1)	4.308 (1)	OPE - MEC
Instituto Magisterial	1.304	1.500	1.144	1.598	1.546	1.049	1.302 (1)	1.280 (1)	1.548 (1)	1.580 (1)	OPE - MEC
Instituto Profesores Artigas	1.101	1.298	1.243	1.355	1.575	1.497	1.380 (1)	1.276 (1)	1.648 (1)	1.320 (1)	OPE - MEC
Inst. Normal de Ens. Téc.	206	180	154	107	154	108	112 (1)	126 (1)	138 (1)	155 (1)	OPE - MEC
Inst. Sup. Est. Físicos	94	76	48	48	49	67	65 (1)	78 (1)	103 (1)	95 (1)	OPE - MEC
UNIVERSIDAD	18.650						26.280				Plan Universit.
Facultades	16.942						25.370				Censos y
Escuelas	1.708						910				Estimaciones
TOTAL GENERAL	576.089						613.793				

(1) Cifras estimadas. No se pudo obtener por otros medios. Por mínimos cuadrados lineal y similares.

Siglas: DIPE Departamento de Investigación y Planeamiento Educativo (Consejo de Enseñanza Primaria).

DE - ES Departamento de Estadística de Enseñanza Secundaria.

OPE - MEC Oficina de Planeamiento Educativo - Ministerio de Educación y Cultura (Estadísticas Educativas 1966-73).

Fuente: Programa Universidad - BID.

(*) Cifra sin la Facultad de Humanidades y Ciencias.

ANEXO III

Estimación de los Ingresos a la Enseñanza Universitaria

Periodo 1978 - 1987. Hip. A y B

Año	Hip. A		Hip. B	
	(1)	(2)	(1)	(2)
1978	6.500	5.200	6.500	5.200
1979	7.100	5.700	7.300	5.900
1980	7.500	6.000	7.800	6.300
1981	7.000	5.600	7.500	6.100
1982	6.600	5.300	7.200	5.900
1983	6.600	5.300	7.300	6.000
1984	6.300	5.000	7.100	5.900
1985	6.100	4.900	7.000	5.900
1986	6.000	4.800	6.900	5.700
1987	6.100	4.900	7.000	5.800

(1) Incluido la Facultad de Humanidades y Ciencias

(2) Excluido la Facultad de Humanidades y Ciencias

Fuente: Programa Universidad - BID

ANEXO IV

Cuadro N° II.10

Duración Promedio de los Estudios por Facultades
Cohortes 1960 y 1964

Facultades	1960	1964	Duración Teórica
AGRONOMIA	7,4	9,6	5
ARQUITECTURA	10,1	10,7	5
CIENCIAS ECONOMICAS	10,1	9,4	5
DERECHO Y CIENCIAS SOCIALES	9,4	10,0	6
INGENIERIA (Civil e Industrial — Agrimensura)	10,1	8,5	6
MEDICINA	9,4	6,6	4
ODONTOLOGIA	—	10,3	6
QUIMICA	8,1	8,7	5
VETERINARIA	9,0	9,2	6
	8,5	7,7	5

Fuente: Programa Universidad - BID.

ANEXO V

Cuadro N° II.9 (Cont. — 3 —)

Facultades	1960	1964
UNIVERSIDAD		
Desertores	39,2	39,2
Activos	18,1	16,1
Graduados	42,7	44,7
Total	100,0	100,0

Fuente: Programa Universidad - BID.

ANEXO VI

Cuadro N° VII.1

Caracterización del Mercado Ocupacional de Profesiones Universitarias a Mediano Plazo

Carreras	Desocupación (1)	Sub-Empleo Visible (2)	Nivel de Remuneraciones (3)	Emigración + Desoc. o Sub-empleo (4)	Perspectivas laborales (5)	Oferta (6)	Indice
Ingeniería (Esp. e Ind.)	—	1	1	1	1	1	5
Contador	—	1	1	1	1	0	4
Ing. Química	—	1	0	1	1	0	3
Ing. Civil	—	1	1	1	0	0	3
Quím. Farmacéutica	—	1	0	1	1	0	3
Ing. Agrónomos	—	1	-1	1	0	0	1
Odontología	—	-1	1	1	x	-1(0) (a)	0 ± x
Veterinaria	—	0	-1	1	0	-1	-1
Medicina	—	-1	-1	1	0(-1) (a)	-1(0) (a)	-2
Arquitectura	—	0	-1	-1	x	0	-2 ± x
Abogacía	—	-1	-1	1	x	-1	-2 ± x
Procuración	—	-1	-1	1	-1	-1	-3

Nota: Columnas (2) a (5):

1: Situación favorable o positiva.
0: Situación intermedia.
-1: Situación negativa.
x: Información insuficiente

Columna (6): 1: Escasa.
0: Equilibrada.
-1: Excesiva.

(a) A largo plazo.

ANEXO VII

Cuadro N° VII.2

Áreas Adicionales de Demanda

Área Científica y Tecnológica	Área de la Salud	Ciencias Sociales
• Técnicos en Producción Industrial • Técnicos en Instrument. Industrial • Tecnología Textil • Tecnología del Curtido • Tecnología de Producc. de Alimentos • Especialistas en: — Energía Nuclear — Energía Eólica — Energía Solar — Geólogos	• Enfermeras Profesionales • Auxiliares de Enfermería • Fisioterapeutas • Nutricionistas • Especialistas en: — Salud Pública — Adm. Hospitalaria	• Profesorados en: — Humanidades y Ciencias • Licenciatura en: — Educación — Sociología • Técnicos o Peritos: — Contables — Administrativos — Comercialización • Secretariado Superior • Especialistas en: — Comercialización

Demanda Apreciable
• Demanda escasa o Información insuficiente.

TÍTULOS

FACULTAD	CARRERAS UNIVER- SITARIAS DE CORTA DURACION	INTERMEDIO	PROFESIONAL	POST-GRADO PROFESIONAL	POST-GRADO ACADEMICO	DURACION
ARQUITECTURA			Arquitecto			6 años
AGRONOMIA			Ingeniero Agrónomo Orientaciones: — Agrícola-Ganadera — Granjera — Forestal			5 años
CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRACION	A) Técnico en Adminis- tración de Empresas B) Técnico en Adminis- tración Pública C) Cónsul Universitario					3 años 3 años 3 años
		Perito en Economía y Administración (Ayudante de Economista o Contador).				3 años
			A) Licenciado en Administración Contador Público B) Licenciado en Economía Economista			5 años 5 años
					A) Doctor en Ciencias de la Administración B) Doctor en Ciencias Económicas	En estudio

TITULOS

FACULTAD	CARRERAS UNIVERSITARIAS DE CORTA DURACION	INTERMEDIO	PROFESIONAL	POST-GRADO PROFESIONAL	POST-GRADO ACADEMICO	DURACION
DERECHO Y CIENCIAS SOCIALES	A) Traductor Público B) Doctor en Diplomacia	(Suprimida)				3 años 3 años
		Procurador				11 materias codificadas
			A) Doctor en Derecho y Ciencias Sociales B) Escribano Público			6 años 6 años
HUMANIDADES Y CIENCIAS			Licenciado en: 1) Historia 2) Letras 3) Filosofía 4) Letras Hispánicas 5) Lingüística 6) Ciencias Biológicas 7) Ciencias Geográficas 8) Astronomía 9) Física 10) Matemáticas 11) Ciencias Antropológicas a) Prehist. y Arqueol. b) Antr. Cult. y Etnogr. 12) Oceanografía Biológica 13) Ciencias Meteorológicas 14) Geología 15) Educación 16) Musicología 17) Interpret. Instrumental 18) Composición 19) Dirección Coral y Orq. 20) Canto			4 años 4 años 4 años 4 años 4 años 4 años 4 años 4 años 4 años 4 años 4 años 4 años 4 años 4 años 4 años 4 años 4 años 8 años 8 años 5 años

TITULOS

FACULTAD	CARRERAS UNIVERSITARIAS DE CORTA DURACION	INTERMEDIO	PROFESIONAL	POST-GRADO PROFESIONAL	POST-GRADO ACADEMICO	DURACION
INGENIERIA	A) Perito en Ingeniería Eléctrica					3 años
	B) Perito en Ingeniería Mecánica					3 años
	C) Perito en Ingeniería Electrónica					3 años
		A) Analista Programador				3 años
		B) Bachiller en Ciencias Básicas de Ingeniería				3 años
		C) Bachiller en Ingeniería Civil				4 años
		D) Bachiller en Ing. Ind. Mecánica				4 años
		E) Bach. en Ing. Ind. Eléctrica/Electrónica				4 años
			A) Ingeniero Agrimensor			4 años
			B) Ingeniero en sistema de Computación			5 años
INGENIERIA			C) Ingeniero Civil Opciones: — Vial — Estructural — Hidráulica y Sanitaria			6 años
			D) Ingeniero Industrial Opciones: — Mecánico — Eléctrico — Electrónico			6 años
			E) Ingeniero Químico			6 años
			F) Ingeniero Naval			6 años
			G) Ingeniero Pesquero			6 años
MEDICINA	Técnico en:					
	A) Psicología					3 años
	B) Transfusionista					3 años
	C) Archivo Médico					1 año
	D) Fisioterapia					3 años
	E) Radiología					3 años
	F) Anatomía Patológica					3 años
	G) Neumo - Cardiología					3 años
	H) Radioisótopos					3 años
	I) Cosmetología Médica					2 años
	J) Reeducción Psicomotriz					2 años
	K) Podología					2 años
	L) Radioterapia					3 años
	H) Electroencefalografía					3 años
	N) Oftalmología					3 años
	O) Fonoaudiología					3 años
	P) Laboratorio					3 años
	Q) Nutricionista - Dietista					4 años
	R) Partera					3 años
	S) Enfermera Profesional					4 años
			Doctor en Medicina			7 años
				Especialista en:		
				1) Anatomía Patológica		2 años
				2) Anestesiología		2 años
				3) Cardiología		2 años
				4) Cirugía		3 años
				5) Cirugía Cardíaca		3 años
				6) Cirugía Infantil		3 años
				7) Cirugía Plástica		3 años
				8) Dermatosifilografía		2 años
				9) Endocrinología		2 años
				10) Enfermedades Infecciosas		2 años
				11) Farmacología y Terapéutica		2 años
				12) Fisiatría		2 años
				13) Gastroenterología		2 años
				14) Ginecología		2 años
				15) Laboratorio Clínico		2 años
				16) Medicina Interna		3 años
				17) Medicina Legal		2 años
				18) Medicina Nuclear		2 años
				19) Medicina Rural		35 semanas
				20) Microbiología		2 años
				21) Neumología		2 años
				22) Neurología		2 años
				23) Neurocirugía		4 años
				24) Neuropediatría		4 y ½ años
				25) Oftalmología		2 años
				26) Ortopedia y Traumatología		3 años
				27) Otorrinolaringología		2 años
				28) Parasitología		2 años
				29) Pediatría		2 años
				30) Psiquiatría		2 años
				31) Psiquiatría Infantil		2 años
				32) Radiodiagnóstico		2 años
				33) Radioterapia		2 años
				34) Reumatología		2 años
				35) Salud Pública		2 años
				36) Toxicología		2 años
				37) Urología		2 años

TITULOS

FACULTAD	CARRERAS UNIVERSITARIAS DE CORTA DURACION	INTERMEDIO	PROFESIONAL	POST-GRADO PROFESIONAL	POST-GRADO ACADEMICO	DURACION
ODONTOLOGIA	A) Asistente Dental B) Higienista Dental C) Laboratorista Dental					1 año 2 años 2 ½ años
			Doctor en Odontología			5 años
				Certificado de Post-Grado en: A) Materiales Dentales B) Biomatemáticas		6 meses 6 meses
QUIMICA		Bachiller en Química				3 años
			Químico Farmacéutico			6 años
				Doctor en Química Farmacéutica		1 año
VETERINARIA		A) Practicante en Ciencias Veterinarias B) Veterinario (Título Profesional Intermedio)			Doctor en Química	Mínimo 1 año (Tesis)
						4 años
			Doctor en Ciencias Veterinarias . Orientaciones: — Clínicas — Diagnóstico de Laboratorio — Radiología y Medicina Física — Preparación de Productos Zooterapéuticos — Nutrición Animal — Tecnología y Sanidad de los Productos Alimenticios Zoógenos			5 años
					Ph. D.: Doctor en Filosofía. Especialista en: . .	2 años

TITULOS

ESCUELA	CARRERAS UNIVERSITARIAS DE CORTA DURACION	INTERMEDIO	PROFESIONAL	POST-GRADO PROFESIONAL	POST-GRADO ACADEMICO	DURACION
ESCUELA UNIVERSITARIA DE BIBLIOTECOLOGIA Y CIENCIAS AFINES	Bibliotecólogo					3 años
ESCUELA UNIVERSITARIA DE PSICOLOGIA			Psicólogo			4 años
				Psicólogo Especializado		2 años
ESCUELA UNIVERSITARIA DE SERVICIO SOCIAL	Asistente Social				Doctor en Psicología	Tesis
						4 años

EDUCACION FISICA Y DEPORTES

El deporte ha ido subiendo en la consideración de los gobiernos y pueblos, hasta convertirse en una actividad humana reconocida mundialmente como fundamental para la salud física y mental del hombre.

Dentro de la educación física, que comienza de los 7 u 8 años de edad y se mantiene hasta casi el final de la vida del hombre, está inserto el deporte con sus dos grandes divisiones: recreativo y competitivo. Dentro de éste último, cabe resaltar el aspecto espectáculo que ha evolucionado en los últimos quince años de tal forma que se ha constituido en un movimiento de gran realce, como lo son los Juegos Olímpicos y los Campeonatos Mundiales de Fútbol, que ha desbordado al actor —el deporte— para tener como centro un extraordinario conjunto de intereses comerciales, progresos científicos y progresos arquitectónicos a través de la cada vez más sofisticada y grandiosa estructura, así como la difusión amplia del país sede, con sus factores nacionales y posibilidades turísticas.

Actividad internacional

Es así que paralelamente, los organismos internacionales y sus afiliados nacionales, han tomado gran importancia y en algunos casos —Comité Olímpico Internacional y Federaciones Internacionales— la elección de miembros adquiere una relevancia tal que entran a jugar factores extraños a la esencia misma del deporte.

En el campo internacional rige toda la actividad el Comité Olímpico Internacional, integrado por un Comité Ejecutivo y Delegados Olímpicos que se eligen de su propio seno sin intervención de los países interesados. El número de Delegados Olímpicos no es fijo, pero en la actualidad sobrepasa ampliamente el 50% del total de comités olímpicos nacionales afiliados. Le siguen en orden las Federaciones Internacionales de cada deporte, las que dirigen su disciplina, integrándose el núcleo con las federaciones nacionales que eligen directamente al Consejo de Administración o Ejecutivo. En tercer lugar están los Comités Olímpicos Nacionales, cuya Asamblea internacional, de reciente creación, sólo puede proponer iniciativas al Comité Olímpico Internacional, es decir no tiene poder de resolución. Estos Comités Olímpicos Nacionales están formados, a su vez, por el conjunto de federaciones nacionales de deportes olímpicos. Le siguen los Organismos denominados Regionales (en América, ODEPA, Organización Deportiva Panamericana) integrados por los Comités Olímpicos Nacionales de la región y, por último, los organismos continentales por deporte, integrados por las federaciones nacionales de esa disciplina que pertenezcan a un mismo continente o región, dependientes éstas de sus respectivas federaciones internacionales.

Actividad nacional

El deporte uruguayo ha obtenido, en el pasado, relumbrantes títulos, en especial en fútbol, actividad en la cual se triunfó en dos Olimpiadas seguidas, París (Colombes) 1924 y Amsterdam 1928, y en dos Campeonatos Mundiales, Montevideo 1930 y Maracaná 1950.

En Pelota y en Ciclismo se han logrado títulos mundiales, así como el Básquetbol, el Remo y el Boxeo alcanzaron medallas en Juegos Olímpicos.

En los últimos años han escaseado las victorias y ello ha dado lugar

a una polémica que, lamentablemente, no ha llegado aún a las conclusiones necesarias. Al parecer son varias las causas, pero entre las principales deben citarse el problema de la preparación física, la escasez de medios económicos, una anticuada política amateurista cien por ciento y el de que Uruguay es un país con apenas tres millones de habitantes, lo que hace que los porcentajes de sus posibilidades sean muy inferiores en relación al de las grandes potencias deportivas, como también realza las victorias obtenidas.

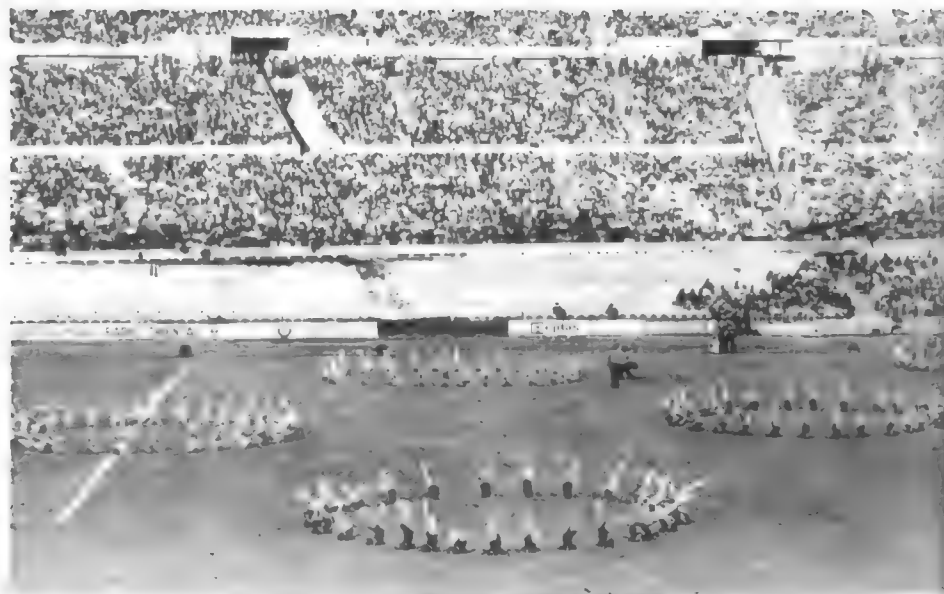
Aunque los principios amateuristas del Comité Olímpico Internacional, tan arraigados en Uruguay, han sufrido una transformación sensible hasta llegar a admitir que el competidor puede recibir asistencia financiera durante su preparación y pese a que se establecen algunas limitaciones, el caso es que el competidor, directa o indirectamente, percibe beneficios financieros durante su preparación y, como para ésta no hay ningún tope de tiempo —no puede haberlo— prácticamente el deportista se convierte en un profesional, dedicando todo su tiempo al entrenamiento. Esta es la explicación más sencilla de las actuaciones casi sobrehumanas que se registran en cada uno de los Juegos Olímpicos cuatrienales, y por las cuales Uruguay, que rechaza tal composición, no puede acceder a los puestos de privilegio. Nuestros atletas no se dedican totalmente a la práctica deportiva; estudian o trabajan y el deporte es un complemento. No se les puede exigir entonces que compitan con éxito con atletas de otros países que, pese a competir en el campo amateur, son verdaderos profesionales, dedicados pura y exclusivamente a la disciplina deportiva para la cual se le han encontrado aptitudes.

Lo de Uruguay está dentro de lo que pasa en América del Sur. En este continente el deporte se ha visto desbordado en la competición olímpica y aún Argentina y Brasil que compiten con gran número de atletas raramente conquistan alguna medalla de oro. Únicamente surgen triunfos en los deportes abiertamente profesionales (caso del fútbol, boxeo, tenis y automovilismo) y algunos muy espaciados en deportes que sin tener la calidad de profesional, reciben asistencia financiera importante (casos de básquetbol y ciclismo). Aparte de éstos, cabe el triunfo en casos verdaderamente de excepción, que por ello mismo, son muy escasos o no existen.

La Organización en nuestro País está regida por la Comisión Nacional de Educación Física, organismo en la órbita el Ministerio de Educación y Cultura, que a más de ocuparse de la educación física en sí, extiende títulos de profesores e idóneos, así como reconocimientos de capacitación para entrenadores de distintos deportes y delega en las Federaciones Nacionales la organización competitiva de cada deporte.

Estas Federaciones Nacionales, integradas por federaciones departamentales y clubes, organizan los campeonatos departamentales y nacionales, resuelven la integración de selecciones nacionales para competiciones internacionales y forman parte de la Federaciones Internacionales de sus respectivas disciplinas, así como del Comité Olímpico Uruguayo, cuando su deporte está incluido dentro de la nómina olímpica o regional. Todas contienen en sus estatutos la calidad de amateur de los competidores, a excepción de las del Fútbol, Boxeo y Tenis que admiten además la calidad de profesionales.

El Comité Olímpico Uruguayo es el encargado de efectuar las inscripciones en los Juegos Olímpicos y en los Juegos Panamericanos, para lo cual tiene indivisible potestad, presta asistencia a las federaciones nacionales en cuanto tiene que ver con la preparación para los grandes eventos, preparación ésta que se considera como tal, por ejemplo, en participar en



Fiesta de Educación Física.



Peñarol 1966.



Nacional 1971.

Panamericana (ODEPA) se está utilizando provechosamente y es de esperar sus resultados dentro de algunos años.

campeonatos sudamericanos. En esta asistencia financiera, como no es total, también interviene la Comisión Nacional de Educación Física.

Reconocido el C. O. Uruguayo desde 1923 por el COI, ha tenido desde 1924 y sin interrupciones, el cargo de Delegado Olímpico, desempeñado sucesivamente por los señores Dr. Francisco Ghigliani, D. Joaquín Serratosa Cibils, Dr. Alfredo Inciarte y actualmente el Prof. José Vallarino Veracierto. Como ya se ha dicho, la designación es realizada por el COI y el Delegado es Miembro de este organismo ante el País y no de éste ante el COI. En la presidencia del Comité Olímpico Uruguayo se destaca la trayectoria del Dr. Héctor Payssé Reyes que ocupó el alto cargo durante casi cuarenta años.

Por último, en esta escala, cierran la lista los clubes que son los que forman a los competidores para integrar sus planteles en los distintos deportes que practican oficialmente.

Aún cuando los éxitos están retaceados, Uruguay continúa trabajando en todo sentido, buscando la superación deportiva a través de distintos caminos. Se han realizado en el País, en los últimos años, campeonatos mundiales de ciclismo, básquetbol, pelota y voleibol (estos dos últimos por dos veces); se han traído técnicos de varios deportes para dictar cursos y realizar trabajos y se han enviado técnicos uruguayos a cursos internacionales; continúa el intercambio deportivo internacional en el continente; se ha participado con algunos deportes en Juegos Olímpicos y Panamericanos y, generalmente, los campeonatos sudamericanos de todos los deportes o han sido realizados aquí o se ha estado presente en el exterior. El actual sistema de becas por Solidaridad Olímpica (COI) y por Solidaridad

Juegos Olímpicos

Olimpia, ciudad de la antigua Grecia, es considerada cuna del deporte organizado. Desde entonces, a través de los siglos, el deporte ha ido acumulando una rica historia, con páginas elocuentes y deportistas de excepción, sin que la transición del laurel olímpico por la victoria a la retribución generosa por la hazaña moderna, haya podido cambiar, ni el lugar del enfrentamiento competitivo ni su espíritu, pues siempre estarán abiertas las puertas de la liza donde medir la técnica, la fuerza y la inteligencia del hombre en franca lucha de adversarios ocasionales.

Al correr de las centurias, pasó a Inglaterra la cuna del deporte moderno. En el siglo XIX el pedagogo Thomas Arnold introdujo la práctica de los deportes en su programa escolar. El ejemplo cundió y al amparo



Juveniles, Campeonato Mundial de Fútbol en Japón.

del poderoso Imperio Inglés, en sus días de gloria, se fundaron sociedades deportivas, se organizaron competiciones entre colegios, universidades y clubes, surgieron las federaciones, se reglamentaron los juegos y deportes. Así, en ese desarrollo progresivo se llegó a fines del siglo XIX, cuando la figura del Barón Pierre de Coubertin surgió nítida en el firmamento deportivo, para hacer renacer las Olimpiadas, ahora denominadas de la Era Moderna y con ello dar paso fundamental al progreso sin término del Deporte organizado, bajo el sugestivo credo de que "lo importante no es vencer, sino competir".

En 1896 Atenas, era lo lógico, fue sede de la primera de las Olimpiadas de la Era Moderna. Cristalizando el sueño de realización, Coubertin continuó adelante. En 1914 la bandera olímpica fue creada. Cinco aros entrelazados, representando a los cinco continentes y con cuyos colores: azul, amarillo, negro, verde y rojo, al que se agrega el blanco del fondo, estaban simbolizadas las banderas de todas las naciones sin excepción. En 1920 se le agregará el lema olímpico, debajo de los aros: "Citius, Altius, Fortius" (más rápido, más alto, más fuerte).

Cada cuatro años y respetando la tradición y la numeración correlativa —aún de las que no pudieron realizarse por hechos políticos como las guerras mundiales del siglo XX— las Olimpiadas fueron realizándose, tomando forma, adquiriendo cada vez mayor prestigio, a paso acelerado hacia el hoy llamado "gigantismo olímpico", desde aquellas 13 naciones con 285 atletas de 1896 a los 121 países con más de 8 mil atletas de 1976.

Las Olimpiadas de la Era Moderna admitieron ya en su segunda edición a las mujeres deportistas, pero además, los organizadores no se contentaron con la justa deportiva. Desde 1912 a 1948 las bellas artes también compitieron paralelamente a la dilucidación de las pruebas de cada deporte. Música, arquitectura, pintura, escultura, literatura dieron el realce cultural a la formidable realización. En 1952 fueron sustituidas estas competiciones artísticas con exhibiciones de estas artes, agregándose otros temas como fotografía y filatelia deportiva, ballet, teatro, ópera, cine, conciertos sinfónicos.

Por tanto las Olimpiadas han prestado invalorable concurso al intercambio cultural de los países, pero también han dado pasos extraordinarios en la ciencia, al exigir más y más el progreso de la medicina deportiva; en el arte de la construcción de infraestructura que se va superando cada cuatrienio en forma realmente excepcional; en la electrónica con el logro de tan sofisticados como exactos y sorprendentes aparatos de medición de tiempos, de información al espectador, de testificación de llegadas a la meta; en la televisión con la transmisión en directo de las pruebas más importantes y por extensión en la comunicación de masas, al obtener que cientos de millones de personas puedan seguir la competición, cuando ello era hace no muchos años, privilegio exclusivo del espectador presente; en el turismo; en la obra artesanal; en la publicidad; en el comercio; en la industria y, por encima de todo, en el espectáculo grandioso cuyo clímax se logra en las ceremonias de apertura y de clausura, dos actos multitudinarios donde late el espíritu olímpico con su implícito mensaje de paz y confraternidad.

Sin embargo no todo han sido flores en el olimpismo, pues desde 1936 —Juegos de Berlín— ha sufrido duros golpes externos por el excesivo nacionalismo, la ingerencia de la política, los problemas raciales y el avance del profesionalismo, cuatro factores que son los mayores enemigos de los principios olímpicos. Y también ha sufrido golpes internos como lo es su propia exigencia de realizar los Juegos en una ciudad y no en un país, creando con ello el gigantismo olímpico que exige a los organizadores, esfuerzos humanos, económicos, financieros y edilicios, muy difíciles de mantener a posteriori o de recuperar las inversiones y reduciendo las posibilidades de ser sede a escasas ciudades, todas ellas de las naciones más poderosas del orbe. Asimismo, su anquilosado estatuto, redactado cuando el liberalismo francés de fines del siglo pasado, lleva a sus autoridades a no ver más allá de principios superados largamente, con lo cual se desconoce una realidad política imposible de separar del deporte, consubstanciado como está éste con la vida moderna.



Estadio Centenario que cumple 50 años de su inauguración, (18 de Julio de 1930).



Bernal e Iroldi.

- 1 - Equipo de Básquetbol, Olimpiada Melbourne 1956.
- 2 - Equipo de Básquetbol, Olimpiada Helsinki 1952.

Triunfos de Uruguay

Es precisamente en este imponente marco, que Uruguay deportivo surge a los primeros planos, a través del fútbol, su deporte popular por excelencia. Las medallas de oro de 1924 y 1928, únicas en la historia deportiva del País, son clarines de victoria que se extenderán poco después al campo de los campeonatos

mundiales. Montevideo 1930 y Maracaná 1950 son testigos de nuevas hazañas uruguayas. En Suiza 1954 por primera vez se declina el título de campeón, pero se obtiene un muy honroso cuarto puesto que se repite en México 1970. Por otro lado, en el nivel inferior, el fútbol uruguayo conquista títulos sudamericanos, en la categoría mayores y en la categoría juvenil, lo cual ha mantenido, junto a títulos intercontinentales obtenidos por Peñarol y Nacional, las dos grandes instituciones futbolísticas uruguayas, latente la esperanza popular de regresar a la gloria en el futuro.

Mientras se está a la espera de ello, cabe el homenaje, en la mención, a quienes enseñaron un camino cada día más difícil de transitar. De ahí que demos a continuación las integraciones y nombres de aquellos campeones que supieron vestir los clásicos colores celestes para traer a su Tierra, las tan ansiadas medallas.

PELOTA

Campeones mundiales: Andrés Iraizos (Andruco), César Bernal y Néstor Iroldi.

BOXEO

Medalla de bronce en Tokio 1964: Washington Rodríguez.

REMO

Medalla de bronce en los Angeles 1932: Guillermo R. Douglas. Medalla de plata en Londres 1948: Eduardo G. Risso. Medalla de bronce en Londres 1948: Juan A. Rodríguez y William Jones. Medalla de bronce en Helsinki 1952: Juan A. Rodríguez y Miguel Seijas.

CICLISMO

Campeonato Mundial: Vice Campeón Atilio François.

BASQUETBOL

Medallas de bronce - Helsinki 1952 — Roberto Lovera (capitán), Nelson Demarco, Tabaré Larre Borges, Wilfredo Peláez, Victorio Cieslinas, Sergio Matto, Enrique Baliño, Adesio Lombardo, Martín Acosta y Lara, Héctor García Otero, Héctor Costa, Carlos Roselló.

Director Técnico: Olguiz Rodríguez.

Presidió: Dr. José Chaves Miranda.



Atilio François.





*Inauguración del Mundial de Básquetbol 1967.
(Cilindro Municipal).*

Resultados: Uruguay-Checoslovaquia 53-51, Uruguay-Hungría 70-56, Uruguay-Bulgaria 62-59, Uruguay-Argentina 66-65, Uruguay-Francia 66-68, Uruguay-Rusia 57-61.

Medallas de bronce - Melbourne 1956 — Héctor Costa (capitán), Sergio Matto, Nelson Chelle, Oscar Moglia, Héctor García Otero, Ariel Olascoaga, Ramiro Cortés, Nelson Demarco, Carlos González, Milton Scarón, Carlos Blixen, Raúl Ebers Mera.

Director Técnico; Héctor López Reboledo.

Masajista: Dante Cocito.

Presidió: Cr. José Pedro Damiani.

Resultados: Uruguay-Corea 83-60, Uruguay-China 85-62, Uruguay-Bulgaria 70-65, Uruguay-Chile 80-73, Uruguay-Filipinas 79-70, Uruguay-Francia 62-66, Uruguay- EE.UU. 38-101, Uruguay-Francia 71-62.

FUTBOL

Año 1924 — COLOMBES

Equipo que jugó la final: Andrés Mazali (5); José Nasazzi (5) y Pedro Arispe (4); José Leandro Andrade (5), José Vidal (4) y Alfredo Ghierra (4); Santos Urdinarán (3), Héctor Scarone (5), Pedro Petrone (5), Pedro Cea (5) y Angel Romano (5).

Integraron el plantel además: Pedro Casella (0), Humberto Tomassina (2), Fermín Uriarte (0), Pedro Zingone (0), Alfredo Zibecchi (1), José J. Naya (2), Zoilo Saldombide (0), Domingo Etchegoyhen (0) y Pascual Somma (0).

Como Delegados actuaron, Casto Martínez Laguarda, presidente, Asdrúbal Casas y Enrique Buero. El masajista fue Ernesto Figoli y de juez concurrió Angel Minoli.

Para completar 22 jugadores se inscribió a Antonio Urdinarán, residente en Madrid, donde quedó a la orden y a Leonidas Chiappara, un arquitecto residente en París, que había jugado en 1ra. División y que fue quien encontró el Castillo de Argenteuil para concentración de los celestes.

Como dato informativo cabe expresar que los jugadores Fermín Uriarte y Pascual Somma tuvieron problemas con la delegación y regresaron antes que la misma al Uruguay, haciendo declaraciones que los diarios de la época recogen, pero que perderán toda trascendencia ante la formidable victoria.

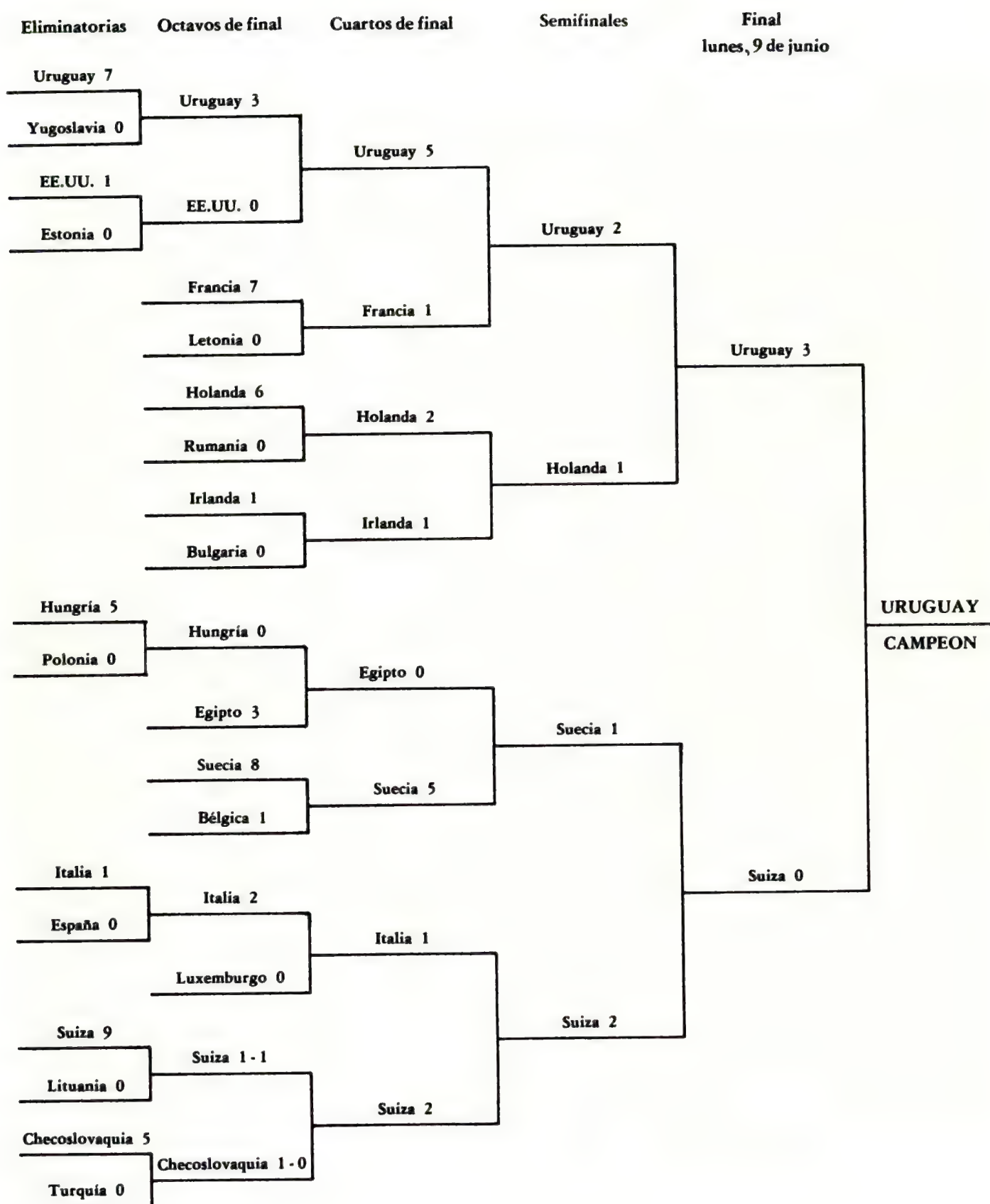
Por último, debemos expresar que el paladín de toda esta aventura al Viejo Mundo, en medio del descreimiento general, fue el Dr. Atilio Narancio.

Nota: Los números entre paréntesis que siguen a los nombres de los jugadores, significan la cantidad de partidos jugados en el Campeonato Olímpico.



Olímpico 1924.

COLOMBES 1924



Año 1928 - AMSTERDAM

Equipo que jugó la final: Andrés Mazali (5); José Nasazzi (4) y Pedro Arispe (5); José Leandro Andrade (4), Juan Píriz (2) y Alvaro Gestido (5); Juan P. Arremond (2), Héctor Scarone (3), René Borjas (2), Pedro Cea (5) y Roberto Figueroa (1).

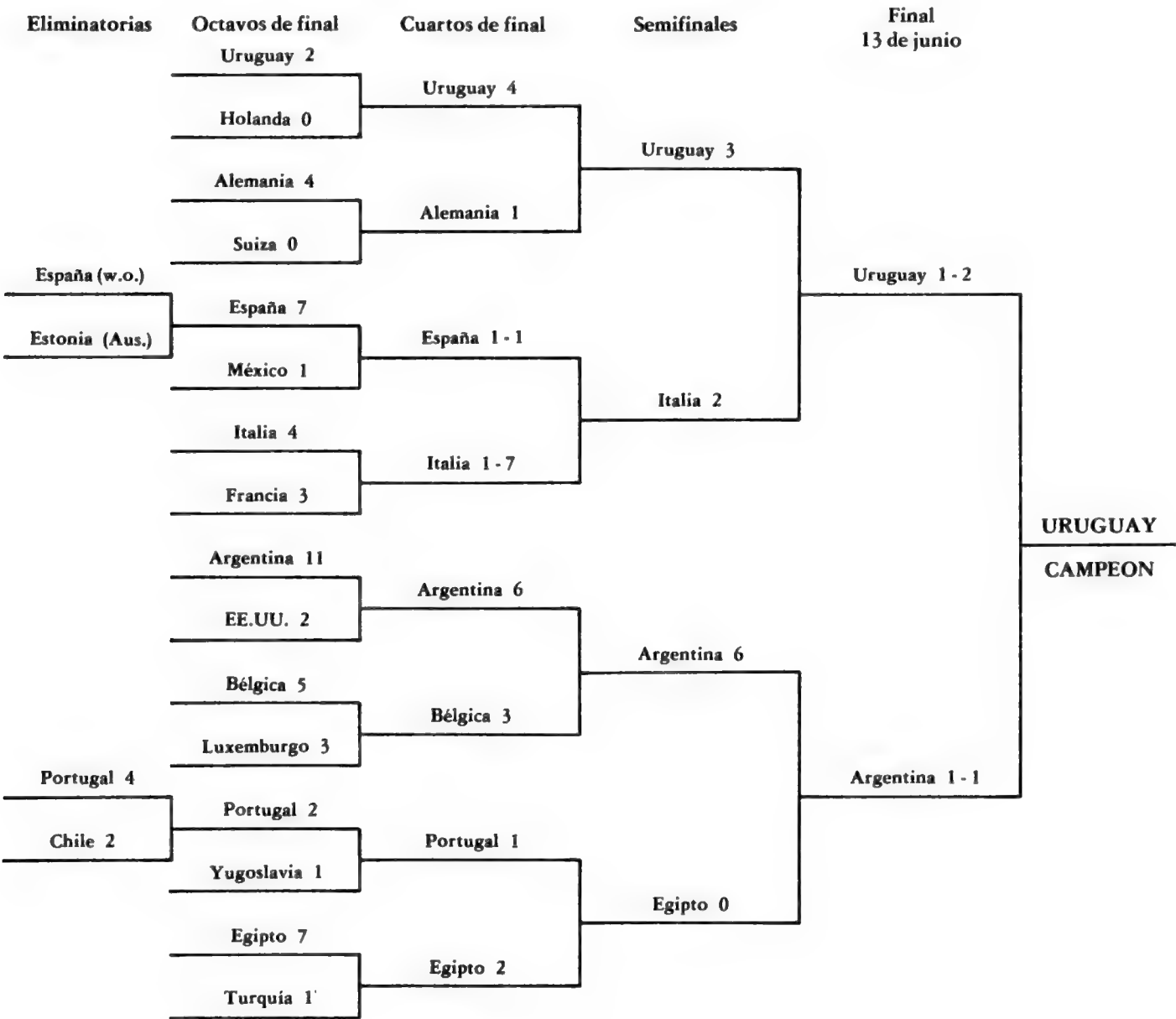
Integraron el plantel además: Fausto Batignani (0), Adhemar Canavessi (1), Domingo Tejera (0), Venancio Bartibás (0), Lorenzo Fernández (4), Angel Melogno (0), Santos Urdinarán (4), Héctor Castro (2), Pedro Petrone (3), Peregrino Anselmo (0), Antonio Campolo (3).

La Delegación fue presidida por el Dr. Félix Polleri, actuando José G. Usera Bermúdez como secretario y Arturo L. Macció como Tesorero. El entrenador fue Primo Giannotti y el masajista Ernesto Fígoli.

El jugador Eduardo Martínez, había sido designado ante la renuncia de José Leandro Andrade, pero al obtenerse sobre la partida, el concurso de éste último, se decidió que Martínez también viajara, por lo que se le llamó el "Olimpico 23"



Olimpico 1928.



URUGUAY
CAMPEON

AMSTERDAM 1928



Campeones Mundiales 1930

Año 1930 - MONTEVIDEO

Equipo que jugó la final: Enrique Ballestrero (4), José Nasazzi (4) y Ernesto Mascheroni (3); José Leandro Andrade (4), Lorenzo Fernández (4), y Alvaro Gestido (4); Pablo Dorado (3), Héctor Scarone (3), Héctor Cas-

tro (2), Pedro Cea (4) y Santos Iriarte (4).

Integraban el plantel, además: Miguel Capuccini (0), Emilio Recoba (0), Domingo Tejera (1), Carlos Riolfo (0), Juan Carlos Calvo (0), Angel Melogno (0), Santos Urdinarán (1), Conduelo Piriz (0), Pedro Petrone (1), Peregrino Anselmo (2) y Zoilo Saldombide (0).

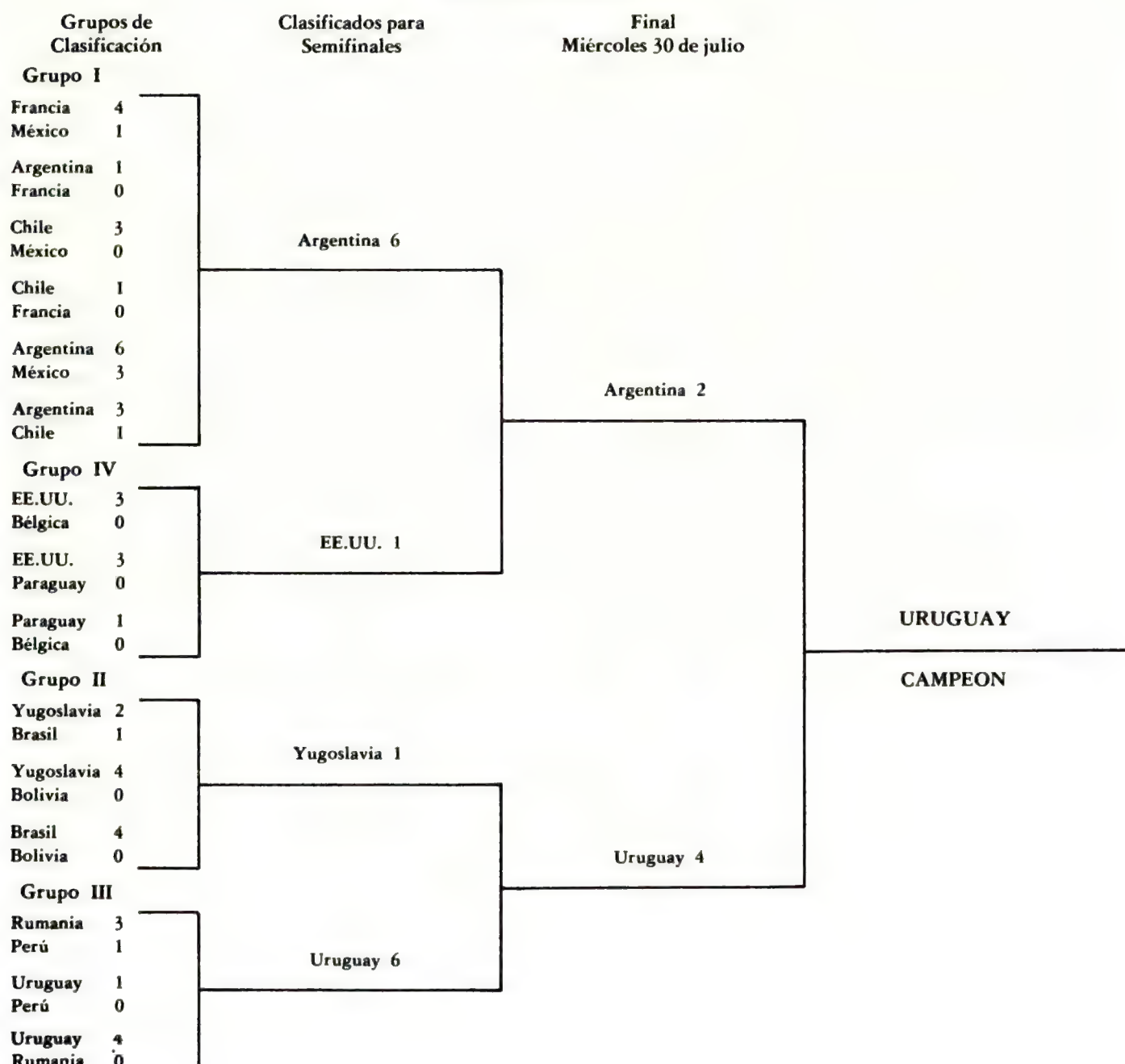
Como entrenador actuó Alberto F. Suppici y como masajistas Ernesto Figoli y Luis Grecco.

Los árbitros uruguayos designados, fueron: Gualberto Alonso, Martín Apesteguy, Domingo Lombardi, Francisco Mateucci, Ricardo Vallarino y Anibal Tejada.

Presidía la Asociación Uruguaya de Fútbol, el Dr. Raúl Jude.

En 1930, se inauguró el Estadio Centenario, que en el presente cumple 50 años, debido a lo cual la F.I.F.A. resolvió hacer un homenaje que se realizará durante la disputa de la Copa de Oro entre los equipos de los países que han obtenido el título de Campeón Mundial en los once torneos disputados en la historia del fútbol.

MONTEVIDEO 1930



Año 1950 - MARACANA

Equipo que jugó la final: Roque G. Máspoli (3), Matías González (4) y Eusebio R. Tejera (4); Shubert Gambetta (2), Obdulio Varela (4) y Víctor Rodríguez Andrade (4); Alcides Edgardo Ghiggia (4), Julio Pérez (4), Oscar Omar Míguez (4), Juan Alberto Schiaffino (4) y Ruben Morán (1).

Integraban el plantel, además: Aníbal Paz (1), William Martínez (0), Héctor Vilches (0), Juan Carlos González (2), Rodolfo Pini (0), Washington Ortuño (0), Julio César Britos (0), Carlos Romero (0), Ignacio Rijo (0), Juan Burgueño (0) y Ernesto Vidal (3).

El Director Técnico fue Juan López, asistido en la preparación física por Romeo Vázquez. El médico, Dr. Pedemonte y como kinesiólogos, Ernesto Figoli, Juan Kirschberg y Carlos Abate.

Presidió la delegación el señor Américo Gil, actuando como delegados D. Saturno González y Tte. Cnel. C. Baudean.



Campeón Mundial "1950".

MARACANA 1950

Grupos de Clasificación	Clasificados para Rueda Final	Rueda final por puntos Todos contra todos	
Grupo I			
Brasil 4	Brasil	7 - 1 Suecia	URUGUAY — CAMPEON - 16 de Julio
México 0		6 - 1 España	
Yugoslavia 3		1 - 2 Uruguay	
Suiza 0			
Brasil 2			
Suiza 2			
Yugoslavia 4			
México 1			
Brasil 2			
Inglaterra 0			
Suiza 2			BRASIL — VICECAMPEON
México 1			SUECIA — TERCERO
Grupo II			ESPAÑA — CUARTO
Inglaterra 2	España	2 - 2 Uruguay	
Chile 0		1 - 6 Brasil	
España 3		1 - 3 Suecia	
EE.UU. 1			
España 2			
Chile 0			
EE.UU. 1			
Inglaterra 0			
España 1			
Inglaterra 0			
Chile 5			
EE.UU. 2			
Grupo III			
Suecia 3	Suecia	1 - 7 Brasil	
Italia 2		2 - 3 Uruguay	
Suecia 2		3 - 1 España	
Paraguay 2		2 - 2 España	
Italia 2		3 - 2 Suecia	
Paraguay 0		2 - 1 Brasil	
Grupo IV			
Uruguay 8	Uruguay		
Bolivia 0			

CARRASCO POLO CLUB



Los hombres que se agruparon en 1933 para fundar el Carrasco Polo Club, lo hicieron animados del concepto helénico de construir para generaciones futuras, de transformar el juego, el deporte, en un placer estético sí, pero fundamentalmente en una fuente de formación moral y espiritual.

El campo del deporte es el campo del honor, donde se hace culto a la decisión, a la disciplina del trabajo preparador, a la responsabilidad y a la serenidad que proporciona la dignidad de la actuación límpida y honesta.

Cuando el 7 de agosto de 1933 se disuelve el "Montevideo Polo Club", un grupo de hombres presididos por Don Pedro Barcia, con la colaboración de los señores Eduardo L. Moreno, Mateo A. Frugoni y Atilio Rienzi,

afrontaron todos los compromisos y sentaron las bases para la creación de un nuevo club.

El 13 de noviembre de 1933 nace el Carrasco Polo Club, decano de la equitación nacional, cuyas primitivas instalaciones establecidas en un predio municipal de la calle Costa Rica, constituyeron los galpones para caballerizas y forrajes y el alojamiento del primer capataz, que fue el leal colaborador don José Rodríguez.

El nuevo Club permanece en su primitivo local hasta noviembre de 1939, cuando se traslada en carácter precario a uno ubicado en la calle Daymán —Rivera— frente al Hotel Miramar. El 4 de octubre de 1939 se le acuerda personería jurídica y un año después cuenta con 72 socios.

El Dr. Pedro A. Barcia rige los destinos del Club, como Presidente designado por la primera Asamblea, hasta 1944. En 1946 la Institución tiene 350 asociados y estabiliza una tranquila situación financiera.

En esa época comienza a aflorar una idea y un hombre de aristas quijotescas: la idea, adquirir en Carrasco un predio para levantar la sede propia y construir un Country Club; el hombre, Dr. Carlos Stajano, que desde 1944 asume la Presidencia y plasma la idea. Cuenta con el invaluable apoyo de figuras patriarcales como el Dr. Ramón Varela Radío y Don Daniel Sagrera.

En 1949 comienza la cimentación de la obra y el Country está en marcha.

En 1960 se inaugura la piscina, denominada "Valentín Martínez Abadie", en honor de uno de los principales impulsores de esa obra y del Club. La actividad hípica del Carrasco Polo Club se remonta a 1938. Desde 1942 los concursos cobran especial trascendencia y en 1947 se crea la Federación Ecuestre.

La obra de Pedro Barcia y el trabajo del Dr. Carlos Stajano han sido bien apuntalados por Pedro Pérez Marexiano, Raúl Pereira Iraola, Mateo Frugoni, Alfonso Varela y el Cnel. Héctor Calafi.

La actual conducción del Presidente, Ingeniero Enrique Penadés, hace que el Carrasco Polo Club sea un modelo de Institución para deleite del turismo, honor de la ciudad y satisfacción de miles de asociados que saben comprender que el éxito de las obras se hace con la colaboración de cada uno de los que la integran.

- 1953 - Debut internacional de Uruguay en Equitación.
Jinetes del Club: Sra. Erna M. de Zwillmayer, Germán Mailhos y Rafael Paullier.
A estos se agregan las hermanas Pijuan, Carlos Altieri, Tito Nielsen, Marcos Sasson y Jorge Caprioli.
- 1966 - Campeonato Mundial de Saltos (Buenos Aires). Rafael Paullier 2° en doble recorrido, Néstor Nielsen 3° en potencia.
- 1969 - Caracas.
Carrasco Polo Club.
Gustavo Calvo, Campeón Sudamericano Junior de Salto.
Además, alto nivel, Alberto Yoffé.
- 1976 - Santiago de Chile, Enrique Penadés (h), Daniel Freyre, Rafael Paullier (h), Fernando Yoffé, Olga Martínez, Vice Campeones Junior.
- 1977 - Montevideo, Campeones Americanos Junior. Muchos triunfos debidos al profesor Antonio Menczarsky.

CLUB DE GOLF DEL URUGUAY

Vista aérea del Club de Golf

El Club de Golf del Uruguay es una vieja y prestigiosa institución cuya fundación se remonta a los primeros meses del año 1922. Señalamos al efecto como fecha de fundación del Club con su actual denominación, la del 27 de junio de 1922.

Resultaba en los hechos, recogida en la Institución, una ya antigua afición por el juego de golf que encontraba entonces el amparo de una organización social y deportiva que habría de propender al desarrollo de ese deporte en nuestro país, proyectándose asimismo en el orden internacional.

En cumplimiento de la lógica prioridad que determina su nombre, dotar al deporte del golf de la posibilidad de practicarse en una muy buena cancha, fue propósito prioritario de los pioneros que fundaron la Institución.

Integraron su primera Comisión Directiva los Sres. Don Haroldo Capurro en carácter de Presidente; como Vice-Presidente el Dr. José P. Urioste; en calidad de Secretario Don Joaquín Serratosa Cibils; como Tesorero el Sr. Julio Castells Carafi y en carácter de Vocales los Sres. Leo Dally, F. C. Pearson y Allen Crocker. El Sr. Crocker a su vez ejerció la primera Capitanía.

El transcurso de los años marcó una evolución ascendente de la Institución ya sea en el orden edilicio como en el social y en lo estrictamente deportivo. Cabe señalar al respecto que su cancha fue escenario de las más importantes confrontaciones en el orden nacional e internacional. El prestigio alcanzado en el orden deportivo se reflejaba en las características de belleza y señorío que presentaba el Club en todos sus aspectos, inclusive en lo que hace referencia a su sede social. Sin embargo, el 22 de diciembre de 1971 la institución es objeto de un atentado subversivo que prácticamente arrasó su edificio. Arrasó sí, con lo hermoso que ella tenía de material, pero al mismo tiempo templó el espíritu de directivos y asociados que acometieron la obra de la reconstrucción reintegrando al patrimonio turístico de la ciudad de Montevideo una hermosa sede concebida sin lujos que no proceden pero sí con manifiesto buen gusto y con la debida funcionalidad que requieren los objetivos de la Institución.

Esa obra ya cumplida en lo que a reconstrucción específicamente se refiere, se prosigue con distintas ampliaciones tendientes a mejorar aún más las posibilidades de esparcimiento de los asociados y la atención de las necesidades de los distintos sectores que atienden los servicios de mantenimiento, talleres, etc.

En la actualidad el Club brinda a sus asociados la posibilidad de realizar distintos deportes, el golf desde luego en primer término y además tennis; natación; gimnasia, vóleibol, básquetbol, actividades éstas que se desarrollan en su gimnasio cerrado, así como distintas actividades de orden social.

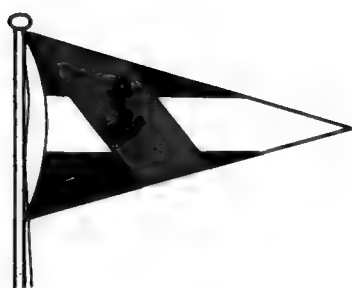
Prestan servicio a la Institución 110 funcionarios, lo que da una idea de la importancia del Club como fuente de trabajo.

El rol de Socios lo integran casi 3.800 asociados. La actual Comisión Directiva está Presidida por el Sr. Francisco Etcheverry Vidal y la integran: en carácter de Vice-Presidente el Ing. Adolfo Cardoso Guani; como Secretario el Dr. Conrado Hughes Delgado; como Tesorero el Sr. Carlos Mattos Moglia y en calidad de Vocales los Sres. Dr. Rubek Orlando, Dr. Carlos E. Urioste y el Sr. Francisco Vidiella.



Fachada del Club de Golf

YACHT CLUB PUNTA DEL ESTE



El Yacht Club Punta del Este fue fundado el 14 de febrero de 1924 por un grupo de ciudadanos uruguayos y argentinos cuya visión de futuro no tuvo equivocación.

Está asentado en la Bahía de Maldonado, lugar de privilegio para el deporte náutico, cuya actividad se desarrolla principalmente en los meses de verano, cumpliendo un nutrido programa de regatas a vela y de lanchas a motor.

Destacamos que dentro de este programa hay competencias de carácter internacional y algunas de ellas, como la regata Offshore Grand Prix Punta del Este, con puntaje mundial y la regata transatlántica Ciudad del Cabo-Punta del Este donde intervienen embarcaciones de los principales clubes del mundo y cuya secuencia es de cada tres años.

Regata crucero Buenos Aires-Mar del Plata-Punta del Este cada dos años, abierta para competidores internacionales y en la que participan los barcos de más renombre dentro del yachting mundial.

Los socios tienen a su disposición un total de 38 embarcaciones, una apropiada y funcional Sede Social, un anexo para los socios menores, los que constituirán los futuros navegantes con vistas al mañana que Uruguay ofrece a quienes se acercan al mar.

El Yacht Club Punta del Este tiene distintas divisiones y secciones y da trabajo a una nómina de 60 funcionarios mensuales todo el año.

Está afiliado a las siguientes Instituciones:

FEDERACION URUGUAYA DE YACHTING A VELA
FEDERACION MOTONAUTICA URUGUAYA
UNION INTERNATIONALE MOTONAUTIQUE
INTERNATIONAL YACHT RACING UNION
UNITED STATES YACHT RACING UNION
RADIO CLUB URUGUAYO
RADIO CLUB MALDONADO
SNIPE CLASS INTERNATIONAL RACING ASSOCIATION



LA CULTURA NACIONAL

LITERATURA URUGUAYA

El presente estudio sobre la evolución de la literatura en el Uruguay, no es más que un esquema de sus características fundamentales, de sus aspectos más relevantes. La literatura, como arte que tiene su desarrollo en el seno de una sociedad en permanente devenir, no puede ser definida sino en base a sus figuras más representativas. El criterio selectivo ha tratado de ser lo más objetivo posible. No obstante, se ha prescindido de muchos nombres de indiscutidos valores, pues un índice cronológico completo excede nuestro propósito.

Desde sus albores, la literatura nacional ha sido signada por la ineludible dicotomía social campo-ciudad. División no sólo de índole temática, sino que incluye hasta la intencionalidad que el creador quiere dar a su obra. En el caso de la primitiva "poesía gauchesca", por ejemplo, un autor como Hidalgo no busca el reconocimiento de los posibles valores estéticos de su labor, sino que ella sirva para difundir determinada postura ideológica —exaltación del sentimiento de patria—, e instruya sobre los usos y costumbres de nuestro tipo medular: el gaucho; fin entonces eminentemente didáctico. En cambio, en nuestros autores modernistas es innegable el deseo de que sus obras sean valoradas en relación a sus aciertos estéticos.

No podemos hablar de escuelas literarias uruguayas; es decir, de verdaderos centros que dan origen a una labor sistematizada y que, por lo general, tienen un guía intelectual, un verdadero maestro. Desde sus orígenes y hasta fines del siglo XIX, los escritores toman como fuente a las escuelas europeas: Romántica, Realista, Simbolista, Parnasiana, entre otras. En los últimos años del siglo XIX surge un movimiento literario, el Modernismo. Es un movimiento y no una escuela, pues no cuenta con un centro que marque una dirección estética determinada y uniforme, sino que surge, casi simultáneamente, en todas las naciones hispano-americanas.

En cuanto a géneros literarios, están representados los tres grandes géneros: épico, lírico y dramático, en sus respectivos sub-géneros. En la épica sobresale la novela, el cuento, el relato histórico y la crónica. En la lírica están representadas todas las formas tradicionales españolas. El soneto, originario de Italia, y muy desarrollado en España, es heredado por gran número de poetas. También se cultivan formas clásicas greco-latinas: oda, elegía. El género dramático es el menos desarrollado. Sus subgéneros son: la tragedia, la comedia dramática, la comedia, el sainete.

Nuestra literatura se inicia en la primera década del siglo XIX, con una nueva modalidad lírica, original del ámbito rioplatense, la "poesía gauchesca". Para entender su significación y alcance, hay que definir este epígrafe, diferenciándolo de lo que se ha dado en llamar "folklore poético". Este está representado por la poesía oral, tradicional, popular, de nuestra gente rural; que lógicamente ha asimilado muchas de las formas —copla, cuarteta, romance, seguidilla, décima, e incluso temas de la poesía popular española.

La "poesía gauchesca" está integrada por el conjunto de poemas escritos por autores urbanos, ilustrados, a imitación de la poesía oral popular de los gauchos. Para ello, el poeta gauchesco emplea el "lenguaje gauchesco", lengua convencional que toma los caracteres esenciales y propios del habla rural, sin ser un calco de la misma.

Aunque se ha considerado a Bartolomé Hidalgo (1788-1822) como el iniciador de esta nueva modalidad literaria, no fue el único —Eusebio

Valdenegro (1786-1818) compone canciones patrióticas—, ya que la intencionalidad de sus creaciones no es el reconocimiento de posibles valores artísticos, sino la difusión ideológica. Surge en un momento de exaltación de los valores que se consideran patrimonio de la cultura local (americana), como foco de propagación de la idea de independencia. Lo más representativo de la producción de Hidalgo son sus “cielitos” y “diálogos”. Los cielitos son composiciones de versos octosílabos agrupados en cuartetos, con rima asonante en el segundo y tercer versos. Tienen su antecedente en el romance castellano. En los diálogos, poemas escritos en forma de coloquio, son dos los interlocutores; como introducción de su plática, se relatan acontecimientos que tienen como fin exponer costumbres y actitudes propias de los gauchos.

Paralelamente al desarrollo de la “poesía gauchesca”, se desenvuelve una lírica de tendencia neoclásica, representada por Francisco Acuña de Figueroa (1790-1862). Además se destaca como cronista de los acontecimientos del Sitio de Montevideo de 1811 en su “Diario Histórico”, escrito en verso.

Hasta 1838 la prensa uruguaya se ocupa de asuntos políticos, sociales, económicos y administrativos. Pero en abril de ese año, surge “El Iniciador”, fundado por Andrés Lamas (1817-1891) y el argentino Miguel Cané, que se erige en el portavoz de la intelectualidad oriental. Surge entonces una nueva tendencia literaria: el Romanticismo, que tiene como fuente a la Escuela Romántica que se desarrolla con gran intensidad en el ámbito europeo desde los últimos años del siglo XVIII, en Alemania (“Sturm und Drang”) y llega a su mayor desenvolvimiento en Francia, con las figuras de Víctor Hugo, Lamartine, Alfredo de Vigny y Alfredo de Musset.

El Romanticismo defiende la libertad en la creación y le da preponderancia a la imaginación, al sentimiento y a la pasión sobre la razón. Los románticos declaran como maestra a la Naturaleza y buscan plasmar en sus obras la realidad misma. Sin embargo, no llegan a cumplir sus propósitos ya que la realidad casi no aparece en su producción. Sólo se manifiesta una realidad subjetiva individual.

Durante el período de la Guerra Grande (1839-1851), Montevideo se convierte en un centro de gran desarrollo intelectual. Un vasto grupo de literatos argentinos —Esteban Echeverría, Juan Bautista Alberdi, Juan María Gutiérrez, José Mármol, Bartolomé Mitre—, de tendencia romántica, se instalan en la ciudad y a través de la prensa o tertulias difunden sus ideas. El Gobierno de la Defensa tiene como órgano periodístico a “El Nacional”, primer diario del Partido Colorado; mientras que el Gobierno del Cerrito tiene como órgano de propagación ideológica a “El Defensor de la Independencia Americana”.

Entre los primeros poetas de corte romántico, encontramos a Adolfo Berro (1819-1841) y Juan Carlos Gómez (1820-1884). Ambos reciben la influencia de los románticos franceses —Hugo— y españoles —Espronceda, José Zorrilla—. Pertenece al período, pero se inclina más al clasicismo Bernardo P. Berro (1803-1868), hermano de Adolfo, autor de la oda “A la Providencia” y “Epístola a Doricio”.

Los historiadores más destacados son: Andrés Lamas (1817-1891) y Eduardo Acevedo (1815-1863), destacado legislador, abogado y periodista. Como órganos de prensa continuadores de “El Iniciador” ubicamos: “La Revista Uruguaya” (1875), la “Revista del Plata” (1882) y los “Anales del Ateneo” (1881-1886).

El centro de mayor difusión intelectual es “El Ateneo” (1872), que tiene como período de esplendor el de los años 1880 a 1885.

En el denominado segundo período romántico, descollan las obras de Isidoro de María (1815-1906), especialmente en la prosa, como cronista y biógrafo y Alejandro Magariños Cervantes (1825-1893), como poeta,



Francisco Acuña de Figueroa.

novelista, dramaturgo y ensayista. Este último vive en Europa y conoce a escritores de renombre como ser Núñez de Arce, Zorrilla y Castelar. De su producción sobresale sus poemarios "Horas de Melancolía" y "Palmas y Ombúes" y su novela "Caramurú".

La crítica y la historia están representadas en la figura de Juan Carlos Blanco (1846-1910), conferencista y publicista de "El Ateneo". Mientras que Francisco Bauzá (1849-1899) realiza valiosos estudios de carácter económico, social, jurídico, literario, pedagógico e histórico: "Estudios Literarios" (1885), "Historia de la Dominación Española en el Uruguay" (1880-1882), ampliada y reeditada (1895-1897), son sus principales trabajos. Y Eduardo Acevedo (h.) (1857-1948) minucioso investigador de la historia nacional, abogado, tiene sus trabajos más sobresalientes en: "Artigas, Jefe de los Orientales y Protector de los Pueblos Libres" (1909) e "Historia del Uruguay".

Merece una especial mención José Pedro Varela (1845 - 1878), "El Reformador", sutil poeta de "Ecos Perdidos".

Lo peculiar en los autores del tercer grupo romántico, es su inclinación hacia dos conjuntos temáticos. Uno, signado por los grandes temas de la literatura universal: vida, muerte, amor; el otro, marcado por un nuevo impulso de la "literatura gauchi-criolla", donde no sólo se describe a los primitivos gauchos del periodo independentista, que surcan los campos a su arbitrio y llevan como emblema el desjarretador y la boleadora; sino también al gaucho de las guerras civiles, que al grito del caudillo se alza contra los "doctores". Es una literatura antigringuista y anticidadana.

En el primer subgrupo ubicamos como figura señera a Carlos Roxlo (1860-1926), autor de los poemarios "Estrellas Fugaces" (1885) y "Fuegos Fatuos" (1887) y del importante estudio denominado "Historia Crítica de la Literatura Uruguaya". El segundo Subgrupo está integrado, entre otros, por Antonio Lussich (1848-1928), autor de "Los Tres Gauchos Orientales" (1872); Orosmán Moratorio (1852-1898); José Alonso y Trelles, "El Viejo Pancho" (1857-1924), autor de "Paja Brava", obra lírica, y destacado periodista; Alcides de María, "Calixto el Nato" (1858-1908) y Elías Regules (1860-1929), autor de "Versos Criollos". Este grupo, con la excepción de Alonso y Trelles, funda la revista "El Fogón" (1895), portavoz de la defensa de nuestras tradiciones.

El nombre de Juan Zorrilla de San Martín (1855-1931) como representante del romanticismo, es digno de homenaje singular. En el joven poeta de "Notas de un Himno", se va gestando el sentir hondo y vehemente del autor de "La Leyenda Patria" (1879) y "La Epopeya de Artigas" (1910) y una de las obras líricas más trascendentes de todo el ámbito sudamericano: "Tabaré" (1888), con su temática y su precisa descripción del elemento natural, con una vasta imaginería, rica en elementos sugestivo-emocionales. Juan Zorrilla de San Martín es al romanticismo, lo que Rodó al modernismo; figuras claves de nuestra evolución literaria.

Hacia fines del siglo XIX, aparece en hispanoamérica un nuevo y extraordinario fenómeno literario; un movimiento original del Continente, como contribución a la literatura mundial: el Modernismo. En él encontramos vestigios de las tendencias literarias o artísticas que predominan en Francia a lo largo del siglo XIX: Romanticismo, Simbolismo, Realismo, Naturalismo, Decadentismo, Impresionismo. Pero estas influencias no se



Elías Regules.



Juan Zorrilla de San Martín.

adoptan incondicionalmente, sino que se adecúan a las necesidades de la nueva tendencia.

Entre las características más salientes del movimiento, destacamos: cuidado del aspecto formal, inclinación por temas y escenarios exóticos, escepticismo religioso, afirmación de la individualidad, amor a la libertad, eclecticismo, innovaciones en el lenguaje, esteticismo, sensacionismo.

En marzo de 1895, surge en Montevideo la "Revista Nacional de Literatura y Ciencias Sociales", fundada por Daniel Martínez Vigil (1867-1940), Carlos Martínez Vigil (1870-1949), Víctor Pérez Petit (1871-1947) y José Enrique Rodó (1871-1917). Ella será el primer foco de propagación del movimiento Modernista en el Uruguay.



José Enrique Rodó.

Rodó, es considerado en nuestro país, el más grande ensayista modernista. En la "Revista Nacional de Literatura y Ciencias Sociales" publica sus primeros ensayos críticos. Se ha discutido el definir a Rodó como pensador; pero si definimos al pensador como el individuo que reflexiona sobre problemas filosóficos, históricos y sociales y que, por lo común, expresa sus ideas a través del ensayo, Rodó debe ser estimado como tal. Además, el pensador debe conocer la situación histórico-cultural del momento y Rodó es plenamente consciente de la realidad americana. Por eso se convierte en el conductor de la juventud del Continente —a quien dedica "Ariel" (1900)—, recalcando la importancia de los valores regionales y haciendo recapacitar a la nueva generación sobre la necesidad de que América se conozca a sí misma. "Motivos de Proteo" (1909) es el libro de mayor solidez de composición del autor. En él se plasma toda la originalidad artística de Rodó, al concebirlo como obra en constante evolución. Se divide en dos secciones: una doctrinal, donde dominan las ideas profundas del pensador; otra artística, representada por las parábolas. En estas narraciones, fecundas en elementos descriptivos, se observa un marcado cuidado del estilo, a través del uso de una imagería rica en epítetos de extraordinaria agudeza.

Como ha señalado Max Henríquez Ureña, el Modernismo en el Uruguay da sus primeros frutos en la prosa y no en el verso como en otros países hispanoamericanos.

La novela breve "Primitivo" de Carlos Reyles (1868-1938), aparece en 1896 y en ella se advierte algunas características de la nueva tendencia.

Otro de nuestros prosistas que se acerca al Modernismo es Horacio Quiroga (1878-1937). Nacido en Salto, da a conocer sus escritos en verso o prosa, en revistas y periódicos de dicha ciudad. En 1899 inicia la publicación de un semanario, la "Revista del Salto", donde se manifiesta como entusiasta adherente del joven movimiento. La publicación finaliza el 4 de febrero de 1900. Ese mismo año, Quiroga junto a sus compañeros de la revista: Alberto y Atilio J. Brignole, José María Fernández Saldaña, Asdrúbal Delgado y Federico Ferrando, fundan el "Consistorio del Gay Saber", centro de difusión y consulta de inquietudes intelectuales y artísticas. El "Consistorio" no constituye el único cenáculo alrededor de una personalidad artística destacada, en nuestro país. El poeta Julio Herrera y Reissig (1875-1910) y un grupo de amigos, se reúnen en "La Torre de los Panoramas", nombre que dan a un altílo de la casa de Herrera, sita en las calles Itzaingó y Reconquista.

En un primer momento, Julio He-



Horacio Quiroga.



Julio Herrera y Reissig.

rrera recibe la influencia de los románticos franceses y españoles. En este período funda "La Revista", que sale quincenalmente de agosto de 1891 a julio de 1900. Por entonces conoce la poesía finisecular francesa, a través de la obra de Verlaine y la producción de algunos poetas modernistas como Julián del Casal y Rubén Darío. En 1907 funda otra revista, "La Nueva Atlántida".

Son algunas características del estilo de Herrera: precisión en el uso de términos, cincelamiento del verso, amor a lo exótico, profusión imaginativa. Entre sus obras encontramos: "Primeros Poemas" (1891-1900); "Las Pascuas del Tiempo" (1900); "Los Maitines de la noche" (1900-1903); "El Collar de Salambó" (1901) y otras.

Junto a la voz poética de Herrera, se alza la de María Eugenia Vaz Ferreira (1872-1924), quien comienza a hacerse conocer a través de periódicos, argentinos y uruguayos, como "La Razón" y "El Día", y otras publicaciones como "La Revista". Publica dos piezas dramáticas: "La piedra filosofal" y "Resurrexit". Su obra en verso fue editada por su hermano Carlos, luego de su muerte, en base a una breve selección de la autora, bajo el título de "La Isla de los Cánticos" (1924). En 1959 aparece una nueva obra titulada "La otra Isla de los Cánticos", selección del poeta Emilio Oribe. La poesía de María Eugenia Vaz Ferreira se caracteriza por su profundidad de contenido al evocar temas como el de la muerte, la vida, el tiempo, el alma y el amor.

Otra destacada figura del Modernismo es Delmira Agustini (1886-1914). Su producción se destaca por la libertad, tanto en el fondo como en la forma, siendo a la vez sensorialista y espiritualista. Entre sus obras destacamos "El libro blanco" (1907); "Cantos de la mañana" (1910); "El rosario de Eros" (1924).

Uno de los centros de reunión de la élite intelectual nacional es el Café Polo Bamba. Allí se da cita "el grupo de Julio Herrera", integrado entre otros por Roberto de las Carreras (1873-1964); Pablo Minelli González (1883-1941), Alvaro Armando Vasseur (1878-1969). De las Carreras se inicia como seguidor del Romanticismo, pero pronto priva en su obra la influencia del simbolismo, pues se inclina hacia una poesía que busca la sugerencia a través de la riqueza imaginativa. Encandilado por los fulgores de "la ciudad luz" reniega de lo autóctono. Sus obras más importantes son: "Sueño de Oriente" (1900); "Salmo a Venus Cavalieri" (1905).

La seducción del París novecentista alcanza también a Pablo Minelli, que se dio a conocer con "Mujeres flacas" (1903), obra signada por la tendencia decadentista.

Alvaro Armando Vasseur no sólo se destaca como poeta, sino también como traductor pues domina varios idiomas. Su principal fuente es la obra del norteamericano Walt Whitman, a quien traduce íntegramente. Sus obras más importantes son: "Cantos augurales" (1904) y "El vino de la sombra" (1918).

Si bien en la última década del siglo XIX y en las dos primeras del siglo XX se desarrolla el movimiento Modernista, no es el único pues coexiste con otras tendencias literarias: el Realismo y el Naturalismo. Los autores realistas conciben la obra de arte como reflejo exacto de la realidad; entonces se oponen a las formas románticas y también a los temas que se relacionan

Delmira Agustini.





Carlos Reyles.

con lo irreal y lo fantástico. Las novelas de Carlos Reyles son realistas, así como también algunos cuentos de Horacio Quiroga; aunque este último se ha destacado, no sólo en nuestro país sino en toda América Latina como "el narrador de temas fantásticos".

Hay una tendencia a asociar el significado del término "naturalismo" con el de "realismo", señalándose como característica fundamental en ambos su inclinación a interpretar con absoluta fidelidad la Naturaleza. Sin embargo el naturalismo no es una copia fiel de la realidad, sino una selección de lo real. En la "construcción" de los personajes, por ejemplo, no busca retratarlos con los defectos y virtudes propios del hombre real, sino que se detiene a señalar los aspectos patológicos de su condición "humana", tanto físicos como psíquicos. Más que un retrato, es una "caricatura" de la naturaleza. Así como Zola —uno de los principales representantes del naturalismo en Francia—, estudia en sus personajes la transmisión por vía hereditaria, de enfermedades físicas o mentales, por influencia de la obra del sabio francés Claudio Bernard (1813-1878), Carlos Reyles y Javier de Viana (1868-1926) hacen lo propio en algunas de sus principales obras, como ser "Beba" y "Gaucha", respectivamente. Asimismo, Viana y Reyles, junto a su antecesor Eduardo Acevedo Díaz (1851-1921), integran una trilogía que reacciona, con un activo nacionalismo, a la penetración cultural extranjera, producto

de una masiva inmigración. Renace entonces la literatura gauchesca, de la necesidad de mantener siempre vivas nuestras tradiciones, combatiendo la errónea tendencia de considerar lo nuestro como inferior a lo extraño. Dominaron en las distintas formas de la narrativa: novela, cuento, novela corta, relato histórico, novela histórica.

El auge del teatro nacional se limita a los quince primeros años de nuestro siglo, periodo en que se inscribe la obra de Florencio Sánchez (1875-1910) —que mantiene, indiscutiblemente, el título de mejor autor teatral rioplatense—, y Ernesto Herrera (1877-1917). Ambos, realistas y naturalistas, se inclinan en varias oportunidades a tomar como escenario de la acción y entorno para el desarrollo de sus figuras de ficción, nuestro medio rural. Podemos mencionar como ejemplos "M'Hijo el Dotor", "Barranca Abajo", y "El Estanque" y "El león ciego", de Sánchez y Herrera, respectivamente.

Otros narradores de corte realista son Samuel Blixen (1867-1909), cuentista y novelista, además de cronista y crítico teatral. Otto Miguel Cione (1875-1945), reconocido especialmente por su novela "Lauracha" y José Pedro Bellán (1889-1930), cuentista y novelista, autor de la celebrada novela "Doñarramona", de tendencia naturalista. También es de índole naturalista, la obra de otro narrador, Mateo Magariños Solsona

1



2



1) Eduardo Acevedo Díaz.
2) Florencio Sánchez

(1867-1921), quien tiene como principal guía intelectual la obra de Zola. Su realización más destacada es la novela "Pasar".

Como pensador, pedagogo y sociólogo debemos citar a Carlos Vaz Ferreira (1872-1958). Profesor de filosofía en preparatorios y profesor universitario de Filosofía del Derecho, rector de la Universidad, promotor y decano de la Facultad de Humanidades y Ciencias, es autor de "Psicología Experimental", "Lógica Viva", "Moral para intelectuales", "Fermentario", entre otras obras.

Merece justa mención la trilogía de los llamados autores franco-uruguayos: Isidoro Ducasse (1846-1870), Julio Laforgue (1860-1887), Julio Supervielle (1884-1960). Uruguayos de nacimiento, la mayor parte de su existencia transcurre en Francia. Ducasse y Laforgue son poetas de afición decadentista, el primero inclinado también al Simbolismo, el segundo al Romanticismo. Julio Supervielle se inicia como simbolista y luego se acerca al surrealismo, siguiendo a Andrés Bretón en su "Unión Libre".

En el Uruguay, como en todo el ámbito rioplatense, el Modernismo surge en forma tardía y tiene una vida efímera; en parte, por la prematura desaparición de sus principales representantes: Julio Herrera, Delmira Agustini, Rodó y por la radicación en el extranjero de Vasseur, Quiroga y Reyes. La década de 1915 a 1925, está signada por el desarrollo de nuevos valores que coexisten junto a las subsistentes figuras modernistas. Aunque el Modernismo preconiza la libertad creativa y cultiva el individualismo, como movimiento presenta menor diversificación temática y formal que el Post-Modernismo.

Ovidio Fernández Ríos (1882-1963) nos deja una vasta labor lírica, de tendencia romántica y dramática. Julio J. Casal (1889-1954), se distingue como poeta de corte simbolista, destacándose en sus imágenes de amplio contenido sensorial.

Emilio Oribe (1893-1975) descollo como poeta neoclásico, siendo muchos de sus poemas de tendencia filosófica.

Carlos Sabat Ercasty (1887) y Edgardo Ubaldo Genta (1894), surgen en este periodo, pero desarrollan su actividad literaria hasta nuestros días. Sabat cultiva los tres grandes géneros, fundamentalmente el lírico. Por sus indiscutibles valores artísticos y humanos, pues sobresale como pedagogo de singular carisma, es laureado en varias oportunidades. Recientemente obtiene el Gran Premio Nacional de Literatura correspondiente al año 1976.

La exaltación del hombre orientada hacia el realismo, aparece en la obra de Genta, especialmente en "La Epopeya de América" y en "Historia de Artigas".

La presencia lírica, profundamente nacional, se evidencia en la obra épica y lírica de Pedro Leandro Ipuche (1889-1975), iniciado en el "nativismo" por los mismos años que Fernán Silva Valdés (1887-1975). Entre las obras de este último podemos citar: "Agua del Tiempo" (1921); "Poemas Nativos" (1925), "Intemperie" (1930) y los dramas "Santos Vega" (1952); "Barrio Palermo" (1953) y "Por la Gracia de Dios" (1954).

Adolfo Montiel Ballesteros (1888-1971), es poeta y destacado narrador en los subgéneros cuento y novela.

De este grupo de autores post-modernistas, el nombre de Juana de Ibarbourou (1895-1979), alcanza el mayor reconocimiento. Surge en 1919

Juana de Ibarbourou.





Luis Alberto de Herrera.

con un poemario: "Lenguas de Diamante", en el que se advierte reminiscencias modernistas. En 1920 publica una serie de poemas en prosa, bajo el título de "Cántaro Fresco", obra de inclinación netamente realista. Con "Raíz Salvaje" logra la aprobación general; en la temática continúa apegada a la Naturaleza, a quien exalta con frescura y sencillez. En 1930 publica "La Rosa de los Vientos", conjunto de poemas donde prisa una imaginería alternativamente sugestiva y hermética. "Chico Carlo" es una obra en prosa, donde la autora evoca su infancia; es su creación predilecta. Recibe varios homenajes; principalmente, su nominación como "Juana de América" (1929), en un acto literario que se realiza en el Palacio Legislativo.

El Post-Modernismo tiene como máximos representantes en crítica, ensayo e historia a Luis Alberto de Herrera (1873-1959), Osvaldo Crispo Acosta, "Lauxar" (1884-1956), Carlos Sabat Ercasty (1887), Gustavo Gallinal (1889-1951), Clemente Estable (1894-1976) y Alberto Zum Felde (1889-1976). Este último, además de crítico singular, compone un compendio poemático: "Domus Aurea" (1919) y dos obras dramáticas: "Alción" (1935) y "Aula Magna o La Sibyla y el filósofo". Además es

el fundador de la revista "La Pluma" (1927-1931), de gran valía.

Al perimir la etapa post-modernista, los nuevos autores mantienen la misma diversificación temática y formal. En la lírica imperan las voces femeninas.

En Sarah de Ibáñez (1905-1971), la síntesis de ideas prevalece sobre la imaginería; por tanto, sus poemas presentan rasgos herméticos.

La producción de Esther de Cáceres (1903-1971), revela una unidad temática dada por su inclinación al misticismo.

Susana Soca (1906-1958), es uno de los grandes valores de su tiempo; además de poeta: "En un País de la Memoria" (1959) y "Noche Cerrada" (1962), es fundadora de la revista "La Licorne". También publica varios artículos críticos.

Sarah Bollo (1904), alterna ininterrumpidamente su labor poética, con la crítica y la docencia. De sus libros de poemas destacamos: "Diálogos de las luces perdidas" (1927), "Las voces ancladas" (1933), "Ciprés de púrpura" (1944), "Mundo Secreto" (1977). Como crítica sobresale en "El Modernismo en el Uruguay" (1951) y "Literatura Uruguaya" (1965). Recibe, en varias ocasiones, el reconocimiento de la crítica, a través de premios ministeriales.

Dorah Isella Russell (1925), surge en 1943 con su poemario: "Sonetos". Otras de sus obras son "El Otro Olvido" (1952), "Los Barcos de la Noche". En su lírica predomina el tono subjetivo; cuida el aspecto formal y su composición poética preferida es el soneto. Además se destaca como crítica y docente.

Gastón Figueira (1905), surge tempranamente con tres compendios poéticos: "Dulces Visiones", "Jardines Otoñales", "Pebetero Espiritual", de 1920. De ahí en más, desarrolla una labor lírica que alterna con importantes estudios críticos.

Juan Ilaria (1906), muestra una marcada preferencia por lo mitológico. Su poesía, intelectual y refinada, recibe en varias oportunidades merecidos galardones. Además se destaca como crítico teatral.

En la narrativa ubicamos a Juan José Morosoli (1899-1957), uno de nuestros escritores costumbristas de mayor jerarquía. De su producción sobresalen: "Muchachos" (1950), su única novela, "Vivientes" (1953), "Tierra y Tiempo" (1959).

Víctor Dotti (1907-1955) y Serafín J. García (1908), siguen en sus cuentos, la modalidad literaria gauchesca.

Felisberto Hernández (1902-1944), es un relevante cuentista y

creador de novelas cortas. A pesar de utilizar un lenguaje coloquial y un léxico reducido, no limita la imaginación del lector, pues sus cuentos tienen gran poder de sugestión, llegando a crear en ellos una atmósfera fantástica.

En la dramaturgia se destaca Juan Carlos Patrón (1906-1979), cuya vasta producción es premiada en diversas oportunidades.

Como críticos y ensayistas se destacan, además de los ya mencionados: Ildefonso Pereda Valdés (1899), Juan Carlos Sabat Pebet (1903-1975), Alejandro Arias (1912), Juan Llambías de Azevedo (1907-1972), Hyalmar Blixen (1916), Alfonso Llambías de Azevedo (1910-1979), este último, recientemente fallecido, deja una importante labor: "Darío y Moréas", "El Modernismo" (1950), "El Modernismo Literario y Otros Estudios" (1976). Durante varios años dirige el Instituto de Literatura Iberoamericana de la Facultad de Humanidades y Ciencias. A él se debe la importante iniciativa de fundar la Revista de Literatura Iberoamericana de la mencionada Facultad.

Historiadores de relevancia son: Ariosto González (1901-1972), José Pedro Argul (1903-1974), Homero Martínez Montero (1905), Armando Pirotto (1907), Juan E. Pivel Devoto (1910), Lauro Ayestarán (1913-1966).

Hacia 1945 aparece Clara Silva (1905-1976), cuyos poemas se orientan hacia los dos grandes temas de la literatura universal: el de la muerte y el de la vida, uniendo a ellos el motivo del tiempo y la preocupación fundamental de su fugacidad. Manifiesta su inquietud religiosa, buscando a Dios en el Hombre y la Naturaleza. Se destaca asimismo como novelista.

Los autores que iniciaron su producción poética en la década 1950-1960, dadas las influencias que reciben de Mallarmé, Rimbaud y Valéry, amplían su ideal estético, cuyo epicentro será ahora "lo poético" y no la belleza en sí. "Lo poético" implica una selección subjetiva del autor en su obra.

En el ámbito de la poesía culta se ubica Jorge Medina Vidal (1930). Entre sus poemarios podemos citar: "Cinco sitios de poesía" (1951), "Las Puertas" (1962), "Las Terrazas" (1964). Licenciado en Letras de la Facultad de Humanidades y Ciencias, es durante varios años catedrático de "Estilística". También se destaca como crítico.

En la narrativa sobresale Julio C. Da Rosa (1920). Este valor, que se inicia como dramaturgo con "Más allá de las Sierras" (1949), pronto canaliza su actividad en épica. Autor de cuentos: "Cuesta Arriba" (1952), "De Sol a Sol" (1955), novelas cortas: "Juan de los Desamparados" (1961), "Tiempos de negros" (1977) y numerosos relatos: "Recuerdos de Treinta y Tres" (1961), "Ratos de Padre" (1968), recibe últimamente el merecido "Premio Nacional de Literatura", correspondiente al bienio 1977-1978.

También editan su labor poética Cirse Maia, Marosa di Giorgio, Eduardo Espina —varias veces galardonado—, entre otros.

La literatura infantil tiene como cultores a Otilia Fontanals: "A la rueda. . . rueda. . .", "Barquito de papel", "Calesitas"; y a Julio C. Da Rosa: "Buscabichos".

La crítica, el ensayo y la historia están representados por: Tabaré Freire (1918), Manuel García Puertas (1919), Walter Rela (1922), Arturo Sergio Visca (1923), José E. Etcheverry (1922), Edmundo Narancio (1916), Carlos Manini Ríos (1909), Fernando O. Assunção (1931).

Como lingüista se destaca el Licenciado Adolfo Elizaincín (1944), que publica algunos trabajos como: "Bilingüismo en la Cuenca del Plata" (1976), "La incorporación como recurso estilístico del español", en la "Revista Iberoamericana de Literatura". En 1977, integra el "3er. Simposio de Semiótica", que se realiza en la Universidad de Viena.

MOSCA HNOS.



Foto del frente de la librería "La Popular" tomada en el año 1900.



Primer taller de imprenta de Mosca Hnos.
Foto tomada en el año 1915

Los orígenes de esta firma se remontan a poco menos de un siglo atrás; época de pioneros en la que el Uruguay apenas sobrepasaba las cinco décadas de existencia como Estado Independiente.

En 1888, Orosmán Moratorio establece en el Cordón, sobre la Avenida 18 de Julio, la librería "La Popular".

A comienzos del siglo un nuevo propietario se hace cargo de la Empresa, que pasa a girar bajo la razón social "Juan Frerotti y Cia."

El 18 de agosto de 1903, se formaliza el contrato de sociedad comercial colectiva entre Frerotti y don Juan R. Mosca. La sociedad tiene como objeto la explotación comercial de los ramos de librería, papelería e imprenta.

Tiene una casa central en 18 de Julio 523 y una sucursal en Avenida Agraciada 321 (en el predio donde hoy se abre la puerta de entrada del Palacio Legislativo), conocida como "La Popular de la Aguada".

Al desvincularse el señor Frerotti, que retorna a su Italia natal, se incorpora don Agustín Mosca —hermano de don Juan—, e inmediatamente los nuevos titulares establecen en la calle Minas 1376 (en la actual numeración) los talleres gráficos de la Empresa, que hoy continúan funcionando en ese local, acrecido y mejorado por sucesivas ampliaciones.

Estos talleres son el testimonio elocuente de la historia de la Empresa, que ya por entonces se transformaba en "Mosca Hnos.". La primera máquina instalada era una Kropfer, vieja reliquia accionada a pedal, que aún se conserva en perfecto estado de funcionamiento.

Hoy dichos talleres se disponen a albergar el primer equipo de offset a cuatro colores que se instala en el Uruguay.

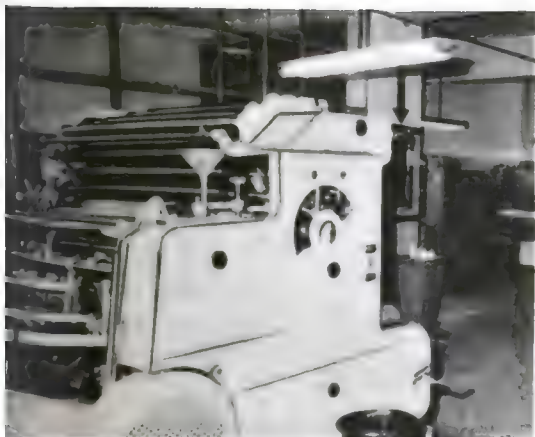
Desde los "tiempos heroicos" de principio de siglo —tiempos que conocieron la abnegación y el esfuerzo de los fundadores, sus hijos y sus principales colaboradores—, Mosca Hnos. ha llegado a ser, convertida en Sociedad Anónima, uno de los complejos industriales-comerciales más importantes de plaza. Ocupan hoy cargos de dirección integrantes de la tercera generación de descendientes de don Juan y don Agustín Mosca.

Paralelamente a su coherente y tradicional carácter de casa de patrimonio familiar, ha sabido estructurarse como empresa privada de primera línea, cuyas realizaciones gráficas son objeto de distinciones, incluso en el extranjero. Ello porque ha ido incorporando las más modernas técnicas conocidas en el ramo.

Su amplio local comercial de la Avda. 18 de Julio 1578 constituye punto obligado para la adquisición de materiales de enseñanza, artículos de escritorio, papelería, librería, dibujo técnico, cuadrería, arte, bazar y juguetería.

El Directorio es presidido por el señor Miguel A. Mosca Narbaitz, en tanto la Gerencia General está a cargo del señor Raúl S. Mosca Belderrain. Ambos son hijos de los fundadores de la firma.

Alrededor de 300 personas constituyen el personal de esta firma, señera en el concierto industrial y comercial del país.



BARREIRO Y RAMOS S.A.

A fines del siglo pasado, 11 de diciembre de 1871, don Antonio Barreiro y Ramos, funda esta casa que se desenvuelve hoy como LIBRERIA NACIONAL. Desde su primer local en la calle 25 de Mayo, hasta el que ocupa actualmente su casa central en la intersección de aquella calle y Juan Carlos Gómez, ha estado al servicio de la enseñanza y de la cultura del país. Se inició como Casa Librera y Editora, agregándole la industria gráfica a su objeto empresarial.

La esforzada labor del fundador, secundado por su hermano, don Antonio R. Barreiro, por don Vicente Miguel, don Ricardo Kliche y don Juan F. Legarra, fue continuada por los hijos del primero, especialmente don Guillermo Barreiro y Ortega, quien expandió la acción de la Empresa. Colaboraron con brillantez don J. J. Mazzini, don J. J. Alvarez, don Guido di Lorenzo y don Roberto Bastos Kliche. Inspirados en la misma vocación los nietos del fundador enaltecen el noble fin y ya está en la etapa de adiestramiento la cuarta generación de los Barreiro, que tendrá la responsabilidad futura de conservar la pátina histórica de una de las casas más antiguas y serias del Uruguay. A lo largo de estos 109 años de actividad editó obras que constituyen parte fundamental del acervo cultural de nuestro país. Su fondo de Publicaciones y su Catálogo editorial se enriqueció con la producción de los mejores exponentes de las letras, de la historia, de la filosofía e incluso los estudios jurídicos, de nuestro país, como por ejemplo: Juan Zorrilla de San Martín, Francisco Bauzá, Alejandro Magariños Cervantes, Carlos Vaz Ferreira, Eduardo Acevedo Díaz, J. y J. E. Jiménez de Aréchaga, Eduardo Acevedo, Javier de Viana, José H. Figueira, Luis C. Bollo, Monseñor Mariano Soler, Hno. Damasceno, Luis Alberto de Herrera, José Irureta Goyena, Juana de Ibarbourou, clásicos de nuestra expresión escrita y tantos otros prohombres orientales y extranjeros, así como autores del presente de la talla de José Pedro Argul, Serafín J. García, Alberto Demichelli, Juan E. Pivel Devoto, Horacio Terra Arocena y otros.

Hoy Barreiro y Ramos cuenta con 10 locales comerciales donde se satisface al público en material de libros, revistas, artículos escolares, de papelería, etc., y a comercios de capital e interior por conducto de su Sección Ventas por Mayor.

Los Talleres Gráficos de San Quintín 4376, con sus 7.500 m² edificados, cuentan con las más modernas maquinarias para la producción de libros, folletos, revistas, cheques, Bonos del Tesoro y otros Valores, y toda clase de papelería e impresos comerciales.

400 son los colaboradores a los que, considerados el máspreciado bien de la Empresa, se les valora como corresponde, estando Barreiro y Ramos a la cabeza del movimiento empresarial de relaciones laborales.

Afiliada a las asociaciones de los sectores de la actividad privada, ha contribuido al bien común de la profesión, y de la economía nacional.

Ha sido fundadora de la Cámara Uruguaya del Libro, de la Asociación de Impresores del Uruguay, de la Cámara de Industriales Gráficos y de la Asociación Cristiana de dirigentes de Empresa. Ha contribuido eficazmente con sus productos durante más de 60 años a la exportación, en complementación con la industria de conservas de carnes enlatadas; y hoy las exportaciones de libros, impresos y artículos de papelería tienen también importancia.

El actual Directorio de la Sociedad está presidido por el Doctor Gastón Barreiro Zorrilla; Vicepresidente Ing. Quím. Guzmán Barreiro Zorrilla; Secretario Dr. Diego Lussich Barreiro y Vocales, don Guillermo Barreiro Zorrilla, don Roberto Lamas y doña Mireya Barreiro de Etcheverry.

La Gerencia Administrativa es desempeñada por el Sr. don Manuel García Lago, la Gerencia del Dpto. de Ediciones y Librería por el Sr. don Raúl Catelli; la Gerencia de Ventas de los Talleres Gráficos por el Sr. don Raúl Queirolo, la Jefatura de Producción por el Ing. Charles Thompson, la Jefatura de la Sección Técnica por el Sr. don Tomás Portillo y la Jefatura de Cajeros por el Sr. don Manuel Miguel. Las Jefaturas del Personal están ejercidas por el Sr. don Héctor De Paoli en la parte comercial y el Sr. don Ever Díaz en la parte industrial; colabora con ellos la Asistente Social Srta. María Teresa Arenas Mir. Un recuerdo admirativo merece don Washington Pieroni, Gerente de Finanzas, recientemente fallecido.

LIBRERIA TARINO



Ampliamente conocida en el ambiente universitario y profesional la Librería Tarino, con su más de medio siglo de vida, constituye un punto de cita obligado de lo que podríamos llamar cultura nacional, a través de textos y tratados del más alto nivel mundial.

Fue fundada en el año 1927 por el señor Julio S. Tarino y conserva su ubicación de aquella época en la esquina de la Avenida 18 de Julio y Eduardo Acevedo, frente mismo a la Universidad de la República. Su razón social es "Librería Universitaria".

Desde sus comienzos se especializó en libros universitarios y de consulta para docentes y profesionales, siendo tradicionalmente famosa por su muy completa sección de Derecho, en la que abundan obras de tratadistas uruguayos, franceses, españoles e italianos.

Era punto de reunión obligado, al igual que varias otras librerías de la época, a poco de instalarse, de catedráticos, docentes e intelectuales, que comentaban las novedades bibliográficas de todo el mundo, que Tarino recibía permanentemente.

En 1964, afirmado definitivamente su prestigio, se hace cargo de la Firma el señor Raúl Tarino, sobrino del fundador, quien continúa y amplía la obra de aquél, en materia de especializaciones universitarias y en forma muy especial en los rubros de Anticuaria, Distribuidora y Editorial.

En la actualidad, sigue importando textos del exterior, así como enviando material de autores uruguayos a distintas Universidades, Bibliotecas y Librerías del exterior, haciendo conocer las elevadas ideas y conceptos de nuestros valores nacionales en todas partes del orbe.

Suma de esa manera a su función comercial, la de divulgación de los estudios que se realizan en el Uruguay, en los campos jurídico y científico, impulsando un ininterrumpido intercambio con otros países.

A todo esto debe agregarse que recientemente ha sido designada Agente exclusiva para el Uruguay, de las publicaciones de la Organización de Estados Americanos.



ARTES AUDIOVISUALES EN EL URUGUAY

MUSICA CULTA

Fray Manuel de Ubeda, —sacerdote valenciano de la Orden de los Trinitarios Calzados que se radicó en la Banda Oriental a partir de 1801—, compuso, un año después de su llegada a estas playas, una “Misa para día de difuntos a cuatro voces, con acompañamiento de bajo y flauta”. El hecho en sí no podría sorprender en estos tiempos cuando es sabido que una de las vías naturales por la que se introdujo la música culta en el Uruguay fue, precisamente, la Iglesia, a la que siguieron el Teatro y el salón de la época colonial. Pero esa composición ha cobrado en nuestro medio una importancia desusada no ya por sus posibles valores artísticos —que los posee aunque en grado discreto—, sino porque documenta la creación de la primera obra musical culta llevada a cabo no sólo en Uruguay sino en toda la amplia región que baña el Río de la Plata.

La música religiosa local —con clara influencia de las corrientes estéticas europeas, a las que se suma la ópera italiana luego del estreno, en 1830 y en la Casa de Comedias, de “*El engaño feliz*” de G. Rossini—, estuvo más tarde representada con los buenos pero impersonales aportes profesionales de Antonio Saenz, José Giuffra y Carmelo Calvo.

Por su parte la sala colonial se constituirá en el germen de importantes manifestaciones instrumentales tanto de Cámara como sinfónicas, para ceder lugar más tarde al empuje arrollador de las “Sociedades Filarmonicas”, que encaran un repertorio sinfónico que ocupará la atención del aficionado capitalino desde el año 1827 hasta 1893, periodo en el que brillan directores como Antonio Saenz, Hermenegildo Arce, Ignacio Pensel, Manuel Mochales, José Amat y Luis Preti.

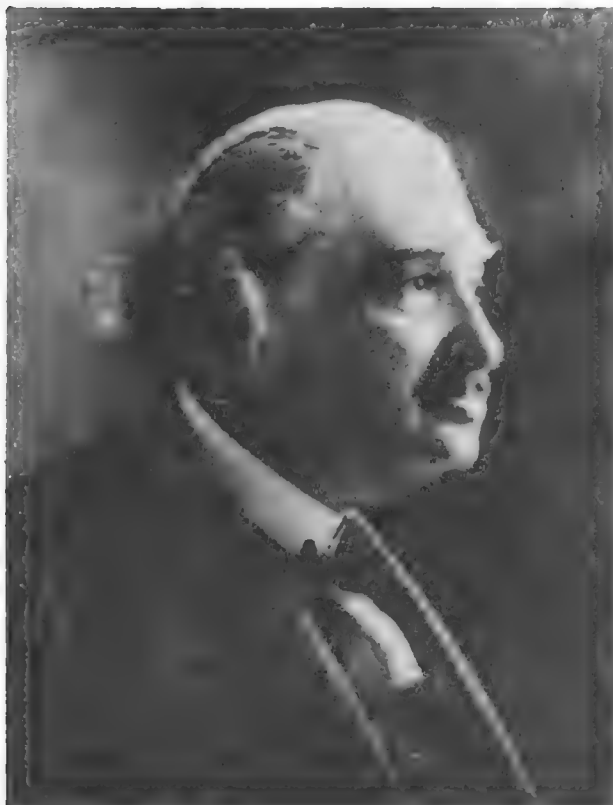
Pero es el Teatro el que propicia no sólo el enriquecimiento definitivo del gusto musical del montevidiano, sino también el del ávido pero poco bien atendido panorama cultural de la capital uruguaya. Se advertía entonces que el escenario de la Casa de Comedias, resultaba insuficiente para satisfacer las elementales exigencias de las puestas en escena operísticas y es así como el 25 de agosto de 1856, tras un accidentado proceso de modificación de planos y de trabajos suspendidos durante nueve años a raíz de la Guerra Grande, se inaugura el Teatro Solís, cuya capacidad era para 2.500 personas. Este acontecimiento artístico-cultural propició la llegada de importantes compañías europeas, tanto líricas como de teatro de prosa, de grandes concertistas y compositores y, sobre todo, la oportunidad de hacer conocer las obras cada vez más ambiciosas que estaban produciendo los músicos orientales. El esplendor de lo aportado en el siglo XIX, que concentra logros fundamentales de la obra de autores como Tomás Giribaldi, León Ribeiro y Luis Sambucetti, señalan con claridad que en el Uruguay, bajo una lógica influencia europea tanto técnica como estética, se han sentado ya las bases de un movimiento musical que daría frutos más que positivos al comenzar el nuevo siglo, sobre todo en la bien afirmada corriente nacionalista que tendrá como representantes a figuras de la altura de Eduardo Fabini, Alfonso Broqua, Luis Cluzeau-Mortet, Vicente Ascone, Carlos Giucci y Ramón Rodríguez Socas.

A Tomás Giribaldi (1847-1930) se debe la creación de *La Parisina* que, desde el punto de vista cronológico, es la primera ópera uruguaya. Fue estrenada con gran éxito de público en el Teatro Solís, el 14 de setiembre de 1878. Se basaba en un texto de Felipe Romani (el mismo libretista de compositores belcantistas como V. Bellini y G. Donizetti) que,

de acuerdo a la costumbre de ese tiempo, estaba escrito en italiano, idioma en el que también compuso su segundo opus, *Manfredi di Svevia* (1882), con libreto de José Emilio Ducati, cuyo fracaso motivó que Giribaldi, amargado, no diese a conocer públicamente dos títulos más que compondría para este género, en 1884 (*Inés de Castro*) y en 1905 (*Magda*).

Por su parte, a León Ribeiro (1854-1931) se le considera el primer sinfonista y cuartetista que tuvo el Uruguay, con obras de indudable valor al respecto, pese a que su empeño mayor fue incursionar, con poco favor público, en el terreno operístico, que dio frutos como *Liropeya* (el tema, por primera vez, era indígena), compuesto en 1881 pero estrenado recién en 1912 en el Solís y único título suyo representado, al que siguieron los todavía inéditos *Don Ramiro*, *Nidia*, *Colón*, *Nora*, *Yole*, *Harpago* y *Helena*.

Luis Sambucetti.



Y Luis Sambucetti (1860-1926), un músico de sólida preparación técnica que, a la vez, fue un maestro de invalorable actividad pedagógica, a quien se debe la fundación de organismos para la divulgación del hecho musical como el Instituto "Verdi", el Cuarteto que llevó su nombre, la Sociedad de Conciertos, así como la Orquesta Nacional. Fue un compositor de reconocidos méritos no sólo en el campo sinfónico (su *Suite de Orquesta*, 1899, es, según Lauro Ayestarán, "sin lugar a dudas, la obra capital de Sambucetti y acaso la página más importante de la producción uruguaya de todo el siglo XIX"), sino también del poema místico *San Francisco de Asís* que en 1906 ganó la Medalla de Oro de Milán, así como de Música de Cámara, aunque menos afortunadas fueron sus incursiones en el teatro lírico con obras como *Colombinson*, *El diablo rojo* y *El fantasma*.

La corriente nacionalista, que los músicos uruguayos reciben como tardía herencia del Romanticismo europeo del siglo XIX, adquiere una pujanza creadora que tendrá sus primeros y definitivos brillos en la obra conjunta de Alfonso Broqua, Eduardo Fabini y Luis Cluzeau-Mortet.

En su poema lírico *Tabaré* (1910), para soprano, coro femenino y orquesta, según el texto homónimo de Juan Zorrilla de San Martín y en su *Poema de las lomas* (1909) para piano e instrumentado un año después como tríptico sinfónico, Alfonso Broqua (1876-1946) acusa una inclinación muy atractiva hacia elementos temáticos y tímbricos que señalan ya la presencia de un clima americano, que pronto irá conquistando perfiles de mayor definición localista en otras obras propias como las *Evocaciones criollas* para guitarra, su impresión sinfónica titulada *Noche campera*, su ballet *Telen y Nagüey* y su ópera *La cruz del Sud* (compuesta entre 1919 y 1922 y estrenada recién en noviembre de 1979) y varias de sus piezas de Música de Cámara tanto instrumentales como vocales.

Eduardo Fabini (1882-1950) marcará la culminación de esta corriente renovadora que a partir de principios de siglo está impulsando y enriqueciendo el quehacer musical del Uruguay. Obras capitales en el terreno

1 - Alfonso Broqua.

2 - Eduardo Fabini.

3 - Programa del año 1927, del Teatro Solís, en el que se anuncia un "Concierto Cluzeau Mortet".



sinfónico como *Campo* (1910-22), *La isla de los ceibos* (1924-26), *Melga Sinfónica* (1931); en la música escénica como *Mburucuyá* (1932-33) o *Mañana de Reyes* (1936-37), o en lo sinfónico-coral como *La Patria Vieja* (1925), o en la música de Cámara tanto instrumental como para canto y piano, conforman la mayor demostración creadora de un compositor profundamente arraigado al espíritu del mundo que lo rodea y que ha sabido reflejar en su música, impregnada siempre de esencias folklóricas, la atractiva personalidad del hombre y del paisaje de tierra adentro.

Luis Cluzeau-Mortet (1889-1957) cierra el tríptico de hierro de la música nacionalista uruguaya con una arrolladora inquietud que alcanza no sólo al tratamiento armónico heredado de Europa y que vitaliza con originales y sugerentes timbres, sino también al afianzamiento definitivo del espíritu que presidió las más representativas muestras de Broqua y Fabini.

La base de su producción abunda en obras para canto acompañado de piano, viola o guitarra, para coros a "cappella", para conjuntos de cámara, para piano, o títulos sinfónicos de la importancia de *La siesta* (1930), *Llanuras* (1932), *Soledad campestre* (1936), *Rancharío* (1940), sus cuadros sinfónicos "*Artigas*" (1951). Toda ella constituye una ventana abierta a nuevas posibilidades de encarar la música como un fenómeno de firme raigambre localista, pero que en su personalísimo mensaje, precisamente, descansen sus posibilidades de asimilación universalista.

Los precursores no sembraron en vano y las generaciones siguientes supieron recoger las enseñanzas que se hicieron evidentes a través de la obra de compositores muy heterogéneos entre sí, pero todos valiosos, como fueron:

Ramón Rodríguez Socas (1886-1957), autor de óperas, *Alda*, 1904 estrenada en el Teatro Solís y *Yeba, Amor marinero, Morte di amore, Antony, Murinedda* que da a conocer en Italia donde vivió durante dieciséis años. A su regreso al país compone obras más representativas, como el poema *El Grito de Asencio* (1931), la sinfonía *Artigas*, el *Concierto Colonial* y la ópera *Urunday* (1940).

Vicente Ascone (1897-1978), con su ópera *Paraná Guazú* (1930) y una abundante producción tanto sinfónica (*Sobre el río Uruguay*, tres Sinfonías, varias Suites y Poemas sinfónicos, Conciertos para distintos instrumentos solistas) como para Ballet (*Nocturno nativo, Reina Dorada, Hylas*).

Carlos Giucci (1904-1958), con obras sinfónicas como *Madrugada* (1930), *Dos visiones criollas para orquesta* (1933), *Pequeña Suite* (1933), *Noches* y *Poema de los ranchos*; para piano y orquesta como la *Toccata en la menor, Tierra adentro*; para piano solo, como su famoso *Candombe* (1928); para canto y piano (*Atardecer, Lejos, Viento de los ceibos* y *Muere la tarde*).

Paralelamente a la existencia de esta corriente nacionalista se desarrolla, también, la obra de compositores de un acentuado individualismo que no les permite configurarse a ningún movimiento estético establecido, aunque las características de la misma logran enriquecer el panorama cultural a veces con perspectivas de insospechados alcances artísticos. Es lo que ocurrió, fundamentalmente, con:

César Cortinas (1890-1918), cuya breve existencia dejó huellas de su talento en la ópera *La última gavota* (1916) inspirada en "El último minué" de Jacinto Benavente; en el poema lírico *Idilio* (1912) sobre texto de María Eugenia Vaz Ferreira y, sobre todo, en sus piezas para coro y orquesta y en la Música de Cámara tanto instrumental como vocal.

Carmen Barradas (1888-1963), autora de gran originalidad formal e incomprensida en su época gracias a su constante búsqueda de enriquecimiento del lenguaje musical, al que llegaba utilizando los más insólitos aunque tonificantes recursos sonoros que hoy siguen siendo motivo para el asombro, la admiración y un ejemplo de absoluta clarividencia, como algunas de sus obras para piano (*Fabricación*, 1922), de Cámara y las canciones infantiles.

También por caminos diversos marchan las generaciones que siguen a Cortinas y Barradas y que han nacido ya en el presente Siglo XX.

Entre muchos sobresalen: Carlos Estrada (1909-1970), quien crea la Orquesta de Cámara de Montevideo y la Orquesta Sinfónica Municipal (1959), organismos que se convierten, entre otros cometidos, en verdaderos medios de difusión de la nueva música culta uruguaya.

Como creador se inscribe en las tendencias europeas que comienzan a aplicar nuevas concepciones formales, así como armónicas, para lograr un panorama expresivo mucho más amplio. Su lenguaje es refinado pero se aleja de toda temática que se enraice en lo autóctono uruguayo, tanto de la realidad campesina como ciudadana. Ha dejado una obra numéricamente considerable, de la que se destacan sus dos Sinfonías, dos Suites para Orquesta de Cámara, el Concertino para piano y orquesta de cuerdas, así como algunas obras para canto y piano y de Cámara.

Santiago Baranda Reyes (1910), sobre todo con sus experiencias en el campo de la música serial, de las que son ejemplos *Pastoral para oboe y piano* y sus *Preludios* para piano.

Héctor Tosar (1923) con su Toccata (1940), sus Sinfonías, la *Oda a Artigas* para recitante y orquesta (1951), la *Sinfonía concertante para piano y orquesta* (1957), su tríptico *Aves errantes* para barítono y pequeño grupo orquestal (1966), *Cuatro piezas para orquesta* (1967) y numerosas obras para Coro y orquesta, para Coro, de Música de Cámara, para canto y piano y para piano solista.

Deben mencionarse, además:

Guido Santórsola (1904) de abundante producción sinfónica (*Vida de Artigas*, *Concertino para guitarra y orquesta*), de Música de Cámara y vocal.

Jaures Lamarque Pons (1917), cuya obra más interesante se afirma en el nacionalismo pero a través del folklore ciudadano y que ha dado frutos tan positivos en lo instrumental como el *Tríptico montevideano*, el *Concierto para piano, cuerdas y percusión*; en Ballet con la *Suite según Figari* y en ópera con su versión de *Marta Gruni* (1967) según el texto de Florencio Sánchez.

Ricardo Storm (1930) que se distingue por su dominio del tejido orquestal y un fuerte sentido de la melodía que es insólito en su generación. Ha producido importantes obras como *El regreso* (1958), ópera trágica basada en "Las Coéforas" de Esquilo, aunque ambientada en el campo uruguayo: *Música para cuerdas, piano y timbales* y las *Tres canciones para mezzosoprano y orquesta*.

Pedro Ipuche Riva (1924), a su abundante producción (hasta ahora ha escrito para todos los géneros menos para el operístico) ha sabido aplicar un constante esfuerzo de renovación, de inquietud fermental que lo ha obligado a experimentar con los más refinados y modernos recursos expresivos. Se destacan sus varias Sinfonías y Oratorios (entre ellos *La prueba de Abraham* y *Los motivos del Lobo*), la *Cantata a Artigas* e innumerables obras de Música de Cámara.

Importa señalar que con la creación del Servicio Oficial de Difusión Radio Eléctrica (S.O.D.R.E.) llevada a cabo el 18 de diciembre de 1929, la vida cultural del Uruguay inició una decisiva etapa de madurez que, en el terreno musical, tuvo en su orquesta sinfónica (O.S.S.O.D.R.E.) a un puntal de indiscutida trascendencia artística. Desde su concierto inaugural efectuado el sábado 20 de junio de 1931 bajo la dirección del maestro Vicente Pablo, este organismo ha sido el encargado de estrenar la mayoría de la más representativa producción de los músicos uruguayos del presente siglo. Continuada eficaz de la labor emprendida por la Orquesta Nacional, que debió interrumpirse definitivamente en mayo de 1914, ha tenido hasta el presente directores estables de la talla de los ya desaparecidos Lamberto Baldi y Juan José Castro y ha recibido también a huéspedes ilustres como Erich Kleiber, Fritz Busch, Albert Wolf, Aaron Copland, Igor Stravinsky, Paul Hindemith, Ottorino Respighi, entre muchos otros de notable jerarquía internacional, quienes también hicieron conocer diversas y trascendentes manifestaciones de la música culta uruguaya. A lo largo de estos cincuenta años de ininterrumpida y fermentaria labor, esta institución oficial albergó asimismo a notables solistas instrumentistas

extranjeros y nacionales, varios de estos de notoria carrera internacional, como los pianistas Hugo Balzo, Nibia Mariño, Victoria Schenini, Mirtha Pérez Barranguet, Mercedes Olivera, Elisa Etchepare, Luis Batlle Ibáñez, Elida Gencarelli, Raquel Boldorini, así como el notable guitarrista Abel Carlevaro.

TEATRO

En realidad no se puede hablar de movimiento teatral uruguayo sino a partir del año 1947. Desde que se fundó la Casa de la Comedia, a fines del Siglo XVIII y, más aún, desde que se inauguró el Teatro Solís en el año 1856, el espectador montevideano (ya que por estos tiempos sólo hay que considerar importante lo que ocurría en la capital del país) pudo apreciar, desde el punto de vista teatral, todo aquello que venía del extranjero y, sobre todo, de España, Italia, Francia y, ya en el presente siglo, de Argentina. Ante importantes compañías europeas, o también de conjuntos bonaerenses encabezados por "capos" cómicos de recursos artísticos bastante discutibles, los artistas uruguayos sólo podían oponer su entusiasmo, que se manifestaba públicamente en contadas oportunidades anuales. Los que querían ser realmente profesionales en este oficio debieron emigrar, ya que la competencia del extranjero era demasiado abrumadora y, en muchos casos, desleal.

Pero en el año 1947 se funda la Comedia Nacional que, con la subvención municipal, pudo afrontar esta crisis agrupando a importantes actores nacionales, a directores de nombradía local y también en el exterior y a técnicos de gran capacidad en la materia. Tuvo y tiene todavía su asiento en salas céntricas como el Teatro Solís y la Sala Verdi, así como hasta hace poco tiempo la suburbana del Teatro "Florencio Sánchez" en el Cerro, en el lado opuesto de la bahía en que se encuentra la capital de la República Oriental del Uruguay.

Sus primeros, y eminentes directores fueron, Margarita Xirgú y Orestes Caviglia (hoy desaparecidos), cuya fama es imperecedera en el mundo de habla hispana, a los que siguieron otras celebridades como Diana Torrieri, Armando Discépolo, Esteban Serrador, Josefina Díaz y directores locales que cimentaron definitivamente, con esta institución oficial, las bases del verdadero surgimiento de la cultura teatral en el Uruguay. Pues el teatro no sólo se limitó a ser representado con absoluta dignidad en la capital uruguaya, sino que también se llevó al interior del país en constantes giras artísticas que, más tarde, dieron sus frutos locales al propiciar el surgimiento de elementos teatrales de varias ciudades, muchas de ellas alejadas de Montevideo. Diversas giras por países de América del Sur y también de Europa, motivaron constantes elogios al nivel alcanzado por el artista uruguayo y la excelencia de sus puestas en escena.

Paralelamente al surgimiento de la Comedia Nacional, también en el año 1947, se concreta la Federación Uruguaya de Teatros Independientes que agrupa a casi todos los conjuntos teatrales aficionados que, esporádicamente, ofrecían representaciones ante públicos por lo general restringidos, apelando a piezas de repertorio universal, todo resuelto con mucha imaginación directriz y gran pobreza de recursos técnicos e interpretativos. La Federación propició el levantamiento de muchas salas propias y con ello el afianzamiento de esta otra cara del quehacer teatral uruguayo que, también, se reflejó en el interior del país. Tanto la Comedia Nacional como los Teatros Independientes no sólo acudieron al repertorio extranjero, sino que repusieron y estrenaron obras de autores uruguayos. Todo se amplió considerablemente y, en cierto aspecto, recién veinte años después puede considerarse que existe un verdadero movimiento teatral uruguayo, con autores, técnicos, artistas de estilo propio y con un público que cada vez se ha ido acercando más y más al teatro y que ya

exige, junto con la crítica especializada, un nivel de excelencia que, en muchos casos, puede equipararse al de los buenos elencos extranjeros que, ya con menos frecuencia, visitan el país.

Como consecuencia del grado exigente impuesto, tanto por público como por la crítica, el repertorio de la Comedia Nacional y de los Teatros Independientes ha sido y es, muy ecléctico. Algo auspicioso es que en estos momentos el autor nacional, cuando tiene talento, triunfa en las carteleras tanto oficiales como privadas, ya que, además, se le sirve con los máximos exponentes de virtuosismo técnico e interpretativo de que son capaces cada uno de esos elencos. En el caso de la Comedia Nacional, (que no está supeditada a los problemas de taquilla) las temporadas se componen de muchos y heterogéneos títulos del repertorio universal clásico y moderno, renovándose cada uno de ellos luego de períodos ya establecidos de antemano que no tienen en cuenta el fracaso o éxito de los mismos. Se hace labor de verdadera divulgación cultural. Y en un terreno más modesto, pero igualmente efectivo, también ha sucedido lo mismo con los Teatros Independientes, que en la actualidad han ido desapareciendo para dar lugar a elencos encarados con criterio absolutamente profesional y constituidos con figuras de esas instituciones.

En lo referente a los más importantes autores teatrales uruguayos, estos deben ser considerados dentro del panorama histórico del Siglo XX, ya que la obra del más famoso de ellos, Florencio Sánchez (*La Gringa*, *Barranca abajo*, *En familia*, *Los muertos*, *Nuestros hijos*) se desarrolla a partir de principios del 900. En este marco debe considerarse también a Ernesto Herrera, Carlos María Pacheco, Angel Curotto, Orlando Aldama, José Pedro Bellán, Justino Zavala Muniz, Francisco Imhof, Carlos M. Princivalle, Yamandú Rodríguez, así como a partir de 1947 surge otra generación importante en la que descuellan nombres como los de Juan León Bengoa y Juan Carlos Patrón.

Prácticamente hoy sólo existen en el Uruguay grupos teatrales profesionales. La Comedia Nacional preside en la realidad todo el desarrollo brillante de este movimiento dentro de un terreno oficial en el que también se desenvuelve el Elenco Estable de Teatro Rioplatense del Teatro Odeón, una de las salas pertenecientes al Ministerio de Educación y Cultura y últimamente, el teatro, escuela de teatro en verdad, de la Universidad de la República, que funciona en la antigua sala del Teatro del Círculo, totalmente remozada.

Por otra parte, importa señalar que paralelamente al movimiento teatral se ha desarrollado en los últimos años una importante producción de obras para niños que, en su inmensa mayoría, son ofrecidas todos los fines de semana y feriados por elencos oficiales y privados. Tanto en Montevideo como en las muchas localidades del Interior que aquéllos visitan, esta especial actividad escénica se desarrolla no sólo en edificios teatrales tradicionales sino también en locales improvisados a tales efectos, actividad que no se interrumpe luego de la temporada invernal sino que, por el contrario, en el verano aumenta el número de representaciones no sólo en aquellos locales cerrados sino también al aire libre. A esto hay que agregar, además, la fundamental actividad del Ballet del S.O.D.R.E., organismo que desde su fundación en el año 1935 ha cumplido, hasta hoy, a lo largo de diversas temporadas tanto en el Estudio Auditorio como en escenarios al aire libre, una intensa labor bajo la dirección de figuras eminentes en la materia como Roger Fenonjois, Tamara Grigorieva, Yurek Shabelewsky, William Dolar, María Ruanova y muchos otros.

CINE

A juzgar por los muchos filmes realizados a fines del siglo XIX y principios del presente, el portentoso aparato cinematográfico inventado por los hermanos Lumière se había implantado con fuerza en

el panorama por entonces pueblerino de la ciudad de Montevideo. Lo prueban *Una carrera de ciclismo en el Velódromo de Arroyo Seco*, que en el año 1898 marca el punto de partida de la muy prolífera filmografía de Félix Oliver y otros filmes propios como *Juegos de niñas y fuente del Prado* (1899) y esos preciosos documentos del año 1900 en que se constituyen *La calle 25 de Mayo y Cerro*, *Un viaje en ferrocarril a Peñarol*, *Festejos patrios del 25 de Agosto en el Parque Urbano* y el *Oliver, Juncal 108*; protagonizado por él mismo, que en el imaginativo estilo Georges Méliès crea el primer filme publicitario de nuestro medio. Se mencionan también el *Desfile militar de la Parva Domus*, que el mismo Oliver realiza en 1902, precisamente el año de su *Elegantes paseando en landó*.

El cine documental uruguayo, con temas de la realidad nacional, parecía brillar a través de enfoques estéticos muy precarios, pero no inferiores a los modelos que Oliver tenía muy próximos aportados por los Lumière y también por Thomas Alva Edison.

Sus huellas fueron igualmente seguidas por M. Corbicier, del que se recuerda su *Corridos de toros en la Unión* (1909) y también por Castellaneta, Henry Maurice y Florentino Proverbio a partir del año 1920. Se filmó mucho hasta esos momentos pero todo no pasó del entusiasmo y el fervor personales de estos pioneros.

En realidad nunca existió una verdadera industria cinematográfica en la República Oriental del Uruguay. Años más tarde toda la producción, más o menos trascendente, se originó ante circunstancias que no respondieron a una planificación dedicada a tales efectos, sino que, casi siempre, se motivó por razones accidentales, debidas a una determinada necesidad de información por parte del Estado (caso de algunos cortos y medimetrotrajes de divulgación turística), a una finalidad benéfica (caso del largometraje *Del pingó al volante* de Roberto Kouri, año 1928), a la simple satisfacción personal de sus realizadores, o a una abierta finalidad comercial que, dentro de fronteras, jamás llegó a cubrir los costos de producción. No se logró otra cosa ni aún cuando entre los años 1946 y 1948 se concretaron co-producciones con Argentina dispuestas a abrir diversos mercados de habla hispana, cuyos resultados, poco auspiciosos desde el punto de vista artístico y también económico, se titularon *Los tres mosqueteros* de Julio Saraceni, *Así te deseo* de Belisario García Villar y *El ladrón de sueños* de Kurt Land.

Pero hubo más: hasta se trató de conquistar a públicos de Europa y también de países americanos de habla inglesa, con producciones de todo carácter, que fluctuaron entre la versión del *Ismael* (1959) de Acevedo Díaz (que nunca llegó a filmarse por razones diversas pero para la cual llegó a Uruguay un equipo italiano capitaneado por el realizador Goffredo Alessandrini y la actriz Eleonora Rossi Drago) y filmes realmente extranjeros, en los que circunstancialmente aparecen algunos técnicos, actores, así como paisajes uruguayos que dentro de un definido terreno comercial nada aportaron para la gloria del país ni del arte cinematográfico. Al respecto fueron notorios, y discutidos, los aportes argentinos de *Piel de verano* de Leopoldo Torre Nilsson (el título más rescatable, pese a todo); *Y el demonio creó a los hombres* de Armando Bó; *Seducción* (Love With a Stranger, 1966) con Martín Lasalle, Rica Bergman y *Hoy y mañana* (Today and Tomorrow, 1969) con Sergio Regules y Susana Groisman, ambos del canadiense Ted Leversuch.

Si la aparición del primer largometraje de argumento da a entender que ése es el comienzo de una futura producción cinematográfica en serie, —y si se prescinde de *Tripín* y *Carlitos de Buenos Aires a Montevideo*, una co-producción argentino-uruguaya que algunos saludan como la primera "película de ficción" nacional—, en Uruguay puede considerarse entonces al año 1919 como una fecha más o menos apropiada, ya que en su transcurso se filmaron *Puños y nobleza* (*Puños de oro*) de Edmundo Figari, con Angelito Rodríguez y *Pervanche* de Luis Ibáñez Saavedra, protagonizado por Micha Villegas. Les siguieron otros filmes mudos, como *Almas en la costa* (1922-24) de Juan Antonio Borges, con

Luisa von Thielman y Remigio Guichón Núñez; *Las aventuras de una niña parisiense en Montevideo* (1927) de Henry Maurice, con Lucy Glory; *Del pingó al volante* (1928) de Roberto Kouri, con Luisa Ramírez, Luis A. Hill, hasta la culminación que constituyó *El pequeño héroe del Arroyo de Oro* (1929) de Carlos Alonso, con Celina Sánchez, Ariel Severino, quizás el título más importante realizado en la breve historia del cine uruguayo.

Otros filmes de neta producción y características uruguayas, —y ya dentro del período sonoro—, serían *Dos destinos* (1936) de Juan Etchebère, con Pepe Corbi; *¿Vocación?* (1938) de Rina Massardi, protagonizado por ella misma, Pedro Becco y la intervención de los cantantes Víctor Damiani y Pedro Mirassou; *Soltero soy feliz* (1938) de Juan Carlos Patrón, con Alberto Vila y Ramón Collazo; *Radio Candelario* (1938) de Rafael J. Abellá, con Eduardo Depauli, Rosita Miranda; *Esta tierra es mía* (1948) de Joaquín Martínez Arboleya, con Gloria Romero; *Detective a contramano* (1949) de Adolfo L. Fabregat, con Juan Carlos Mareco y Mirtha Torres; *Amor fuera de hora* (1950) de Enrique Malmierca y José Gaspar Serra, con Oscar Carfoglio; *Urano viaja a la tierra* (1951) de Daniel Spósito Pereyra y protagonizado por él mismo; *El desembarco de los Treinta y Tres Orientales* (1952) de Miguel Angel Melino, con éste y Hugo Duhalde y otros intentos que en el año 1979 propiciaron los logros parciales (sobre todo de su fotografía en color y en la labor de algún intérprete local) de la ambiciosa producción *El lugar del humo*, en la que también técnicos argentinos tuvieron mucho que ver, como la realizadora y co-libretista Eva Landeck, el camarógrafo Juan Carlos Desanzo, el montajista Vicente Castagno, así como la muy pobre protagonista Irene Morack.

Con la aparición de los Cine Clubes en el año 1949 comienza a desarrollarse en todo Uruguay un movimiento que, aparte de sus sesiones de estudio del hecho cinematográfico como expresión de arte, tiende también a propiciar la producción cinematográfica. Y lo hará fundamentalmente en el terreno del cortometraje documental y experimental (en pases de 16 y 8 mms., casi siempre), surgiendo figuras que, de una manera u otra, demostraron poseer cualidades muy atendibles, tanto en lo técnico como en lo creativo, a través de filmes premiados en concursos cineclubísticos y también organizados por el S.O.D.R.E (Servicio Oficial de Difusión Radio Eléctrica). Ellos fueron, entre otros, Lidia García Millán: (*La Avenida 18 de Julio, Color, Un feriado, Ritm-Zoo, Voluntad*); Juan José Gascue: (*Carnaval, Ensayo, Hay un héroe en la azotea, Punta del Este ciudad sin horas*); Ildefonso Beceiro (hijo): (*A orillas del Hum, Campo, El hijo, El tropero, 21 días*); Eugenio Hintz: (*Diario uruguayo, Juan Cúneo, trayectoria de un pintor*); D. Gutiérrez Fabre: (*Más allá del Río das Mortes*); Horacio Acosta y Lara y Hugo Ponce de León: (*Isla de lobos, Agua, Mala cosecha*); Carlos Bayarres: (*La doma, Historia de los números, El país de las playas, Punta Ballena*); Roberto Gardiol: (*Makiritare, La madera, Pingüino de barbijo, Termites arborícolas*); Omar Parada: (*Miguelote, cara y cruz de un arroyo, Tal vez mañana, Tema de enfermedad y muerte*); Alfredo Pucciano (*Malambo, Pepino es Carnaval*).

En lo que respecta al Estado uruguayo, éste ha producido cortos y medimetrojes de divulgación turística a través del correspondiente Ministerio, llamando a colaborar a los más representativos técnicos nacionales y también extranjeros. Algunos títulos de este tipo de producción han constituido expresiones de muy correcta artesanía elogiada en certámenes internacionales, como *Pupila al viento, La ciudad en la playa, La raya amarilla* y, sobre todo, *Artigas, Protector de los Pueblos Libres* encomendada por el Poder Ejecutivo en 1950 al realizador italiano Enrico Gras para conmemorar el Centenario de la muerte del héroe nacional. A las que hay que agregar, en los últimos años: *Presente Uruguay, Nace una ciudad (250 años de Montevideo)* y *Mausoleo de Artigas*, todas de Testoni Studios.

Cabe preguntarse entonces, quiénes son los productores, directores,

fotógrafos y otros técnicos que hoy pueden destacarse en este poco amplio panorama de la creación cinematográfica en Uruguay.

Naturalmente se descarta el señalar productor porque en Uruguay nunca ha existido ninguno de acuerdo a las coordenadas de nivel internacional que existen al respecto.

Referente a los directores —que hay que agrupar tanto dentro del terreno profesional como de aficionados—, emergen en los ochenta años de historia del cine uruguayo nombres como los del pionero Félix Oliver, de Carlos Alonso (*El pequeño héroe del Arroyo de Oro*), Adolfo L. Fabregat (*Detective a contramano*, *Uruguayos campeones*) así como los ya señalados a propósito de la producción impulsada y premiada por el S.O.D.R.E. y Cine Clubes.

Como fotógrafos cabe mencionar, dentro de este panorama histórico del cine uruguayo, los nombres de Emilio Peruzzi, Henry Maurice, Isidoro Damonte, Francisco Tastás Moreno, Daniel Spósito Pereyra (también notorio montajista), Juan J. Ravaioli, Alfredo Testoni, Walther Acosta y muchos otros que, salvo los absorbidos por el Departamento de Medios Técnicos de Comunicación de la Universidad de la República, sólo esporádicamente trabajan en la actualidad para la pantalla grande en filmes de publicidad comercial, aunque sí dedican sus esfuerzos, mejor remunerados, a la Televisión, un campo en el que suelen desplegar virtudes dignas de una mejor causa cinematográfica todavía no vislumbrada en el Uruguay, el cual, según la información oficial de la FIAPF (Federación Internacional de Asociaciones de Productores de Filmes), cuenta en la actualidad con 193 salas comerciales de 35 mms. y 10 salas comerciales de 16 mms., todas, en general, de nivel aceptable. En ellas se exhibe un promedio de 350 filmes extranjeros al año para catorce millones de espectadores, también anuales.

Corresponde destacar, finalmente, que los habitantes de la República Oriental del Uruguay son apenas 3.000.000.

TRADICIONES Y FOLKLORE

Panorama general

Nuestras tradiciones en general y folklore en particular, así rurales como urbanos, reciben sucesivamente y en grado de importancia inverso las herencias e influencias de la cultura propia de la gauchería original, que impregna con caracteres definitivos a toda la cultura popular nacional y a través de ella de los radicales hispanos e iberos (españoles y portugueses) que constituyeron su ancha base de sustentación; de las áreas indígenas regionales (herencias quechizantes y guaranizadas); de los negros trasplantados de su África natal para servir como esclavos, y finalmente, el largo y trascendente proceso de inmigración europea —fundamentalmente italiana— que si aporta y cambia (desculturación), también desencadena, sobre fines del siglo pasado, una reacción nacionalista que contribuye, no poco, a la endoculturación de esos mismos inmigrantes.

Podemos agregar a lo dicho, de acuerdo a los hechos y motivaciones apuntados al tratar de nuestro proceso histórico y teniendo siempre en cuenta las características culturales reseñadas, las siguientes consideraciones:

a) el Uruguay moderno carece completamente de cultura en el llamado estado etnográfico e indígena y, casi completamente de herencias culturales aborígenes y aún se puede acrecentar, según se ha apuntado, que algunas, o la mayoría de estas herencias aborígenes tan escasas fueron recibidas ya a nivel folklórico o de cultura mestiza o acriollada y de grupos o comunidades más o menos vecinas pero relativamente lejanas (guaraníes, quichuas) y de bien diverso tono cultural respecto de los indios locales.

b) Tendrá asimismo, carencias y debilidades que le son intrínsecas en muchos aspectos de lo tradicional y aún de lo realmente folk, y en cambio, abundancia y riqueza en otros aspectos, en particular los que hacen referencia a la ganadería, al cuero, a la equitación natural y a la literatura y poesía orales (leyendas, cuentos, sucedidos y cantos).

Repertorio de bienes materiales

Es particularmente rico, como se desprende de lo recién indicado, en artesanías del cuero, herencia de aquel siglo XVIII local en que casi todos los objetos de uso, hasta la habitación humana, se hacían con cuero vacuno, lo que dio lugar a que se le llamara la “Edad de Cuero” de nuestra cultura. Trenzados y tejidos o esterillados en cuero crudo “lonjeado” (sin pelo), llamados trabajos en tiento o “guasquería” —el “guasquero” es el artesano que trabaja en tientos o “guascas”—, el repujado o labrado en suela o cuero curtido, todo lo cual sirvió y sirve a la confección de útiles y aperos del caballo, auxiliar imprescindible en las tareas de campo propias de la ganadería: riendas, cabezadas, bozales, cabestros, pretales, lazos y, en el caso del cuero curtido, las sillas de

montar, de estilo absolutamente local, llamadas “recados”, integradas en realidad por un complicado número de piezas, pues para el actual tropero de vacunos, como para el antiguo gaucho, además de silla, es cama o mesa, en su vida a campo abierto, prendas que reciben los nombres de caronas, lomillo, cincha, cinchón, cojinillos o pellones (cueros de oveja con su lana, destinados a ablandar el asiento del jinete), sobrepuestos, etc.

Por parecidas razones es también bastante importante en artesanías del cuerno o asta vacuna, llamada “guampa”, y en cambio relativamente escaso en artesanías hogareñas que caracterizan a las culturas agrícolas, como la cestería, la cerámica y la tejeduría, y prácticamente carece de talla en madera, en especial la santería, etc.

No obstante lo señalado en lo que tiene que ver con lo estrictamente tradicional de nuestra cultura popular, una organización de índole cooperativa de promoción social, “Manos del Uruguay”, ha preparado, enseñado y orienta y agrupa actualmente a un importante conjunto de artesanas en el medio rural, en telares a mano, que tejen espléndidamente prendas en lana cruda, teñida o no, sobre modelos que se les proporcionan, de inspiración tradicional americana y utilidad contemporánea, que tienen no sólo un creciente mercado interno y turístico, sino una fluida demanda de exportación a centros europeos como Alemania, Suiza y Francia.

Floreció también en nuestro país durante el siglo pasado y hasta bastante entrado el actual, una rica metalistería. El cuchillo es arma, pero por sobre todo un útil imprescindible para todas las actividades del paisano uruguayo dedicado a la ganadería. Vainas y mangos de los cuchillos fueron pues, y los son aún, predilectos objetos de la platería criolla. También se empleó esta artesanía en completar el artesonado de los mates o calabazas, recipientes especiales para beber, por medio de la bombilla (tubo de succión) también de plata, la infusión de la llamada “yerba” del Paraguay, en realidad no yerba sino las hojas tostadas y molidas de un árbol parecido al laurel, el “*Ilex Paraguariensis*” y casi toda importada del Brasil (Estado de Paraná) llamada también genéricamente mate, la bebida nacional por antonomasia y motivo además de un ceremonial folklórico para su preparación, lenguaje adecuado al mismo, refranes, cuentos, leyendas, cantos, etc., que forman parte importante del folklore literario uruguayo.

Por lo demás, la platería criolla, como la guasquería y la talabartería, llegó a sus mejores expresiones en los aperos del caballo, señal de status entre nuestros mayores cuando eran gentes de campo.

Juegos tradicionales y folklore lúdico

Una fuerte pasión por el juego, de indudable herencia hispánica, que se refleja desde la infancia —los chicos dicen “te juego” al menor motivo de controversia—, hace que haya en el Uruguay todo un conjunto de tradiciones, tanto materiales o formales como literarias, rodeando a muchas manifestaciones de juegos de azar o más o menos deportivos, y esto sin pretender entrar a analizar ahora todo un colorido folklore urbano alrededor del deporte del fútbol, o del juego de azar de la quiniela.



Boleadoras retobadas en cuero crudo.





Estribo "de campana" de plata cincelada.

Tenemos como las más típicas expresiones, en los juegos de naipes, el "truco", con su propio lenguaje, poesía y hasta canto; la taba, el antiguo juego del astrágalo del Mediterráneo europeo, que aquí se juega con ese hueso de la pata del vacuno y con carácter estrictamente de juego de azar y no deportivo. Las bochas, emparentadas con los antiguos bolos españoles, que sí tienen carácter de deporte. Las pencas o cuadreras, carreras de caballos de corto aliento (cuatrocientos metros) y en el campo abierto —apenas si una senda marca su recorrido—, de gran colorido e interés y plena vigencia folklórica, con una llamativa galería de personajes populares que integran los jinetes, compositores, propietarios, rematador, etc. Finalmente las riñas de gallos, con todo su violento ceremonial, mucho más desarrolladas en el pasado.

Entre las diversiones en general, vinculadas a la cultura urbana, tenemos que señalar a las murgas o comparsas, conjuntos vocales y musicales populares que salen a hacer su ganancia divirtiéndose al prójimo, y haciéndolo ellos también, con sus versos y cantos intencionados, de sátira social o política, durante las fiestas de Carnaval.

Medicina popular

A despecho del alto nivel de alfabetización general y de los esfuerzos y prohibiciones legales, perviven aún, en medios rurales y del folk urbano, algunos ejemplos de curanderismo ejercido por "especialistas", llamados con frecuencia "madre" o "padre", que no son sino una mezcla de médico empírico y herborista, a veces con algo de brujo con sedimentos de ritual cristiano —oraciones—, que "curan" o "previenen", mediante "venceduras", ritos y recetas de medicamentos más o menos naturales (hierbas, emplastos).

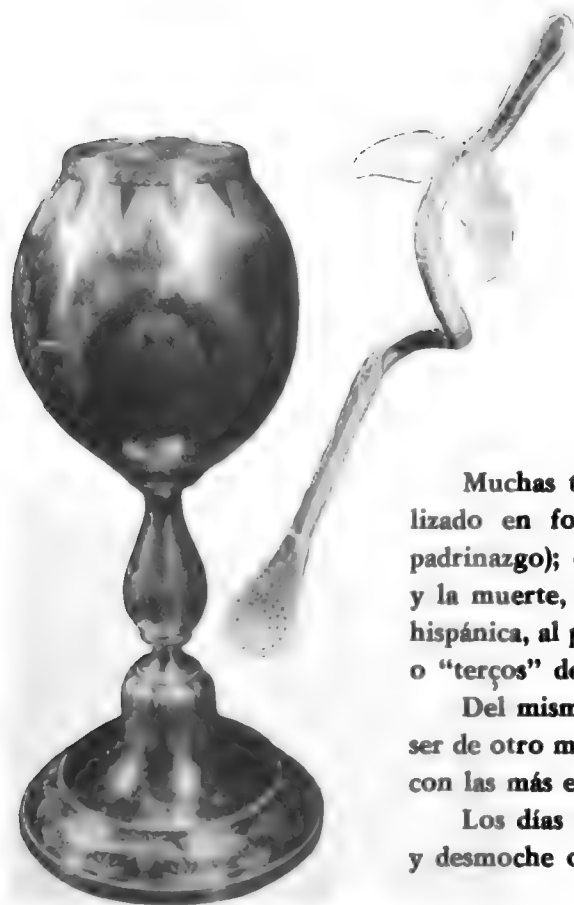
Como personaje menor en este rubro está el yuyero, generalmente un viejo, vendedor ambulante que comercia y a veces receta, hierbas medicinales ("yuyos") y las fórmulas para usarlas. Resultan muy notorias aquí las herencias indígenas, de los guaraníes y particularmente de los incásicos, provenientes estos últimos y hasta hace unos cincuenta años atrás, del noroeste argentino (coyas), especialmente de la Provincia de Santiago del Estero, que deambulaban por nuestros campos.

Tradiciones en la vida y la muerte, el trabajo y la religión

Muchas tradiciones culturales propias del ritual católico han cristalizado en formas de folklore alrededor del nacimiento (bautismo y padrino); el casamiento (fiesta de los novios, despedidas de soltero), y la muerte, fiesta del niño muerto o velorio del angelito, de herencia hispánica, al presente casi olvidado, y las "lloronas" y el rosario colectivo o "terços" de velorio, de innegable influencia fronteriza luso-brasileña.

Del mismo modo alrededor de los trabajos rurales y como no podía ser de otro modo en torno a la ganadería, se ha formado un rico folklore con las más expresivas manifestaciones plenas de colorido pintoresquista.

Los días de "yerra" o marcación con el hierro candente, castración y desmoche o arranque de los cuernos de los vacunos, así como domas



Mate y bombilla de plata.



"La doma" - Oleo de Juan Manuel Blanes.

de potros o "baguales", todas y cada una de estas actividades da pretexto a fiestas con presencia de gentes de todo el "pago" o vecindario rural, con juegos de habilidad y destreza casi deportiva: enlazar, jinetear (las llamadas "criollas") tanto yeguarizos como novillos, cantos y hasta bailes, y por sobre todo pantagruélicas comilonas, donde se asan los sabrosos productos de las faenas, carne, llamada asado, a veces en la especialidad "con cuero", "achuras", chorizos, etc., se cocinan enormes guisados u "ollas podridas", y naturalmente circula el mate y las bebidas fuertes. En menor grado, algo parecido ocurre alrededor de otras tareas zafrales del agro, como la esquila de los ovinos, y la trilla o la recolección de cereales.

En otros aspectos también la religión ha dado, aunque no tan abundantemente como en comunidades de mayor densidad demográfica, su folklore y sus tradiciones populares: fiestas de San Juan, Navidad y Carnaval, y una muy destacada vinculada a un santo popular, San Cono, con santuario en el Departamento de Florida, al que se vincula con los éxitos de azar, particularmente el de la quiniela, alrededor del número 03, siendo la fecha del "santo", el 3 de junio de cada año.

Folklore culinario

Al mate, la bebida nacional por antonomasia, a que



Jugando al truco.



Imagen del "Negrito del Pastoreo".

ya nos hemos referido, hay que agregar el asado, también indicado, costillar o pulpa de vacuno, hecho al asador o "fierro" o a la parrilla, en el primer caso casi al fuego directo o a la llama, en el segundo, a las brasas, una de cuyas variantes es hacerlo "con cuero", que se come luego frío o como fiambre. El puchero, comida tradicional del trabajador rural, que es básicamente un cocido de carne de ovino acompañado de zapallo y boniatos, con agregado de harina de mandioca o "fariña". Las tortas fritas, tortitas de masa de harina y agua, fritas en grasa vacuna u ovina, que tradicionalmente se ingieren acompañadas o acompañando el mate, en los días lluviosos, tanto en los medios rurales como urbanos. Los pasteles de dulce y las empanadas, dulces y saladas, la "carbonada", el "locro", y otras exquisiteces, completan el repertorio culinario tradicional del Uruguay.

Folklore literario

Rico en temas y personajes: cuentos, leyendas, fábulas, de origen hispano y, en algunos casos luso-brasileño por influencia fronteriza. Algunos de estos personajes son el "lobizón" o lobisome, séptimo hijo varón que los viernes a la noche se transforma en animal, perro, caballo, cerdo. Juan el Zorro, personaje animalístico parlante, lleno de mañas y trapacerías y protagonista de mil aventuras; el "Negrito del Pastoreo", creación mítica popular que sale de los límites de la mera leyenda para caer en la religión o creencia, inspirada en la conmiseración hacia un ser castigado con injusticia, un pobre negrito peón al que se atribuyen virtudes milagrosas, verdadero santito popular, relacionado con la búsqueda de objetos, principalmente animales perdidos.

Una larga serie de leyendas y "sucedidos" de carácter netamente folk, enriquece la literatura popular nacional.

Cantos o folklore poético



Casamiento rural hace cien años.

Es notoriamente rico y de indudable herencia hispánica, excepto en aquellas zonas donde la inmensa frontera seca (noroeste) con el Brasil, justifica hibridaciones lingüísticas, cambios formales más o menos agudos. Tenemos dentro de aquella gran corriente de herencia, a la copla o cuarteta, el romance, la seguidilla y la décima, ésta incluso con la culte-rana variante de la glosa. Todas éstas son las formas más populares y difundidas del folklore poético uruguayo, naturalmente inseparables del canto y el adecuado acompañamiento musical, que es o fue, por su parte, la mayoría de las veces, apoyatura de bailes populares.

Digamos que el instrumento popular por antonomasia, fue y sigue siendo la guitarra española. Hoy de seis órdenes de cuerdas, aunque hasta mediados del pasado siglo tuvo el mayor auge otra más pequeña, de cinco órdenes, la vigüela, llamada también timple o tiple, y en el Plata, en las áreas rurales, charango o changango.

El individualismo propio del hombre ganadero (primero cazador, luego pastor) en el gran latifundio, explica el canto a una sola voz y también el desafío repentista entre dos hombres, poetas naturales, capaces de improvisar sobre cualquier tema dado, llamados "payadores" y a ése, su canto, "payada".

Asimismo, explica la preferencia como tema del cancionero popular, del amor (la escasez de mujeres y la vida en permanente contacto entre hombres, rudos y viriles, acentúa sus naturales apetencias), así como por los grandes temas de la naturaleza y presuntamente sobrenaturales, a los que debe enfrentar de continuo en la inmensidad vacía y peligrosa de esa misma naturaleza.

También los relatos, con carácter informatista, que el "poeta" gaucho iba hilando en las ruedas de las "pulperías" o negocios de campaña (medio almacén de ramos generales, medio bar, medio club), contando hazañas heroicas de aquellas guerras civiles, o menores episodios, más o menos policiacos, de corte matonesco (inspiración natural y primera del poema culto de José Hernández, "Martín Fierro"), siempre teñidos de un claro fatalismo, donde la desgracia es un fin inevitable.

Entre las formas musicales del canto popular del folklore uruguayo, mencionaremos en primer lugar a la "cifra", que sirvió tanto al cantor repentista ("payador"), como al relato hazañoso y heroico; se inscribe en la poética y el dibujo musical de las viejas coplas de ciegos de España, canto informativo por excelencia.

Entre los temas predilectos del cantor solitario de los llanos y "cuchillas" (sierras bajas) del Uruguay, el "triste" y el "estilo" constituyen ejemplos arquetípicos de una genealogía muy vieja que arranca en el antiguo "Yaraví" peruano, pero con una fuerte influencia hispánica. El "estilo" pervive aún en el repertorio de los cantores populares del campo, aunque ya en estado agónico.

Seguramente emparentada también al grande y añoso tronco del Yaraví, recién mencionado, la "Vidalita" bajó igualmente de los contrafuertes andinos hasta los litorales pampeanos platenses, donde, ya a fines del pasado siglo, habíase constituido en el canto del amor ausente y el preferido de las voces femeninas.

Sobre las formas rítmicas de los tamboriles africanos, un 2 por 4 con abundantes síncopas, propios de las urbes litorales, con lógicas influencias españolas, y en lo coreográfico de las propias danzas de los negros, organizóse hacia la cuarta década del Siglo XIX, una forma de baile cantado, cuyo nombre también de origen africano, "milonga", significa palabrerío. Poco a poco llevada hasta los ambientes campesinos a través de las guitarras criollas, allí habrá de convertirse en el cantar por excelencia y sin perder totalmente sus características suburbanas, bravías y llenas de dengues, tomará formas poéticas y suavizará sus compases por influencia de las viejas cifras y estilos, y servirá, finalmente, para mantener viva hasta hoy, sobre su apoyatura musical tan pegadiza y característica, la vieja tradición del canto repentista de los payadores. Podemos muy bien decir, sin temor a error, que ninguna forma musical o de canto reflejará como la "milonga" el paisaje físico, humano y espiritual de los uruguayos y el gusto nacional.



Grupo de gauchos hacia 1900.

Los bailes

Casi no existe en el Uruguay repertorio coreográfico-folklórico. Pero en el medio montevideano pervive, con todo su color, con todo su atractivo pintoresquista, durante los festejos de Carnaval, que no en balde han adquirido fama internacional precisamente por ello, una antigua danza, el "Candombe", originario de los bailes que se permitían a los negros, esclavos y libertos, durante la "Noche de Reyes" (su Santo Patrono es Baltasar), en tiempo de la colonia y aún en los primeros de la independencia. Danza argumental y con personajes (Rey, Reina, Brujo, Guerreros, Bailarinas, etc.), que indicaban un fuerte sincretismo de herencias culturales del Africa e hispano-cristianas, personajes que hoy han sido mutados por El Abuelo, la Mama Vieja, los Escobilleros, Gramilleros, etc.

Su acompañamiento musical rítmico instrumental, con cuatro tipos de "tamboriles" (membranófonos con un solo parche de percusión golpeado a mano y con un palo o "batidor", llamados: "piano", "bombo", "chico" y "repique"), tiene una gran vivencia folklórica en el medio urbano de Montevideo, y sirve de fondo a cualquier gozo o festejo popular: victoria deportiva (fútbol), fiestas cívicas o sobre todo, como dijimos, el Carnaval.

En el pasado, en el medio rural, con influencias también en la urbe, en los períodos más álgidos de nacionalismo (guerras de la independencia, "Guerra Grande"), se practicaron hermosas formas de folklore coreográfico, de herencia fundamentalmente hispánica, algunos bailes a dos, o de pareja suelta e independiente, alegres y vivos, como El Gato, La Hueya, La Firmeza, La Refalosa; otros más lentos y complejos en su estructura o coreografía, bailes a cuatro, o de parejas interdependientes en

hileras o rondas, como la Media Caña, El Cielito (que tuvo también el carácter de canción patriótica) y, fundamentalmente, la más prestigiosa de estas formas, El Pericón, conocido también como El Nacional, y que junto a algunas de las formas antes mencionadas es puntualmente revivido en fiestas tradicionalistas y evocaciones patrióticas.

Posteriormente, con la masiva inmigración europea, llegaron al país los bailes enlazados que encabezó el vals y que constituyeron generación: la polca, la mazurca, el schottisch y la danza o habanera. Sufrieron un intenso proceso de folklorización en nuestros medios rurales, hibridándose con o ingiriéndose en las antiguas formas populares locales ya mencionadas, e incluso contribuyendo, en forma nada despreciable, a la definición de la más propia de las generaciones coreográficas de nuestro medio urbano y suburbano, constituida por la milonga y el tango, a que enseguida nos vamos a referir.

El Tango

El tango, baile popular por excelencia en el litoral portuario platense, forma sincrética también, de los ritmos afros de los milongones, entrelazados con formas de bailes y melodías hispánicas, como el Tanguillo y la



Candombe. - Oleo de Pedro Figari.

Habanera, al haberse proyectado al ámbito universal, ha escapado del restringido campo del folklore urbano en el cual originóse en el tercer tercio del siglo pasado. Verdadero símbolo cultural de las "orillas" de las urbes-puertos del litoral del Río de la Plata. Música "hecha para los pies" y canto que mezcla añoranzas campesinas de gauchos desplazados de su habitat natural a los mataderos suburbanos, con "vendettas" y "yettaturas" de itálicos meridionales, pobres gringos emigrados, o "morriñas", lloriconas y sentimentales de los no menos pobres emigrados gallegos, todo mezclado en el patio común de las casas de inquilinato, llamadas conventillos, o en los burdeles y bailetines del suburbio.

Pero, como dijimos, el tango, quizás empujado por ese pasado canallesco, que aumentaba su misterio y su interés, se universalizó, acaudilló toda una generación de bailes en el mundo entero, la de la pareja abrazada, entre los años 25 a los 50 y se adueñó de los salones de todo el orbe, y hoy renace con nuevos impulsos al interés en la moda universal. Al Uruguay, una de sus patrias de origen, donde aún se le rinde el mayor culto como baile popular (el uruguayo fue siempre conocido por su calidad como bailarín de tango con "cortes"), le cabe, además, el honor de ser la patria del compositor del tango de los tangos por excelencia, "La Cumparsita". En efecto, Gerardo Matos Rodríguez, por entonces un adolescente estudiante de Medicina, compuso en el viejo piano de la Asociación de Estudiantes de Montevideo, en unos carnavales de la segunda década del Siglo (1917), esta melodía, consagrada en el mundo entero como EL tango por excelencia.



Carátula de partitura de tango.

LAS ARTES PLÁSTICAS

LA PINTURA

Las manifestaciones plásticas fueron animadas, orientadas y encauzadas en el Uruguay por la colaboración docente de cultores artísticos y extranjeros que son los que forman el acervo artístico de la primera mitad del Siglo XIX y se les individualiza como *"Los Precursores"*.

Fueron dibujantes, acuarelistas, pintores, decoradores, grabadores y litógrafos —franceses, españoles, italianos, ingleses y alemanes— los que, con su pluma, su lápiz y su pincel reflejaron aspectos de la vida uruguaya.

La obra de *"Los Precursores"*, fuente de inspiración y su función docente, contribuyeron, ambas, a la formación de *"Los Primitivos"* auténticamente nacionales.

Con la denominación de *"Primitivos"*, se comprende a aquellos artistas nacionales que desde los albores de la Patria hasta pasada la primera mitad del siglo XIX, contribuyeron con su limitada obra a la formación del pasado artístico nacional.

Los pintores nacionales de tales disciplinas artísticas, de obra limitada, lo que legaron para el futuro —además de su desconocido nombre— son casi siempre ensayos que no configuran obra de jerarquía.

Por consiguiente, se llega al término del capítulo de *"Los Primitivos"*, sin que se pueda separar de los que lo integran, figuras de gran valía.

Parecería lógico con este panorama, esperar que por un lento proceso de mejoramiento irían surgiendo paulatinamente mejores valores forjadores de la pintura nacional.

Pero, ese proceso, no se cumplió.

Un día del año 1863, el velero *"Dante"*, llegó al puerto de Montevideo. Traía a su bordo los primeros envíos de pensionado de Juan Manuel Blanes, *"La Casta Susana"* y *"San Juan Bautista"*; tuvieron profunda repercusión en la masa ciudadana y fueron los primeros triunfos artísticos nacionales.

La alta jerarquía del maestro empezará a incidir en forma profunda y señalada en la formación de la conciencia artística del país.

Juan Manuel Blanes, retratista, costumbrista y pintor de historia marca el comienzo del ciclo de la pintura clásica en el Uruguay que se continúa después con la obra de dos de sus contemporáneos: Eduardo Dionisio Carbajal y Domingo Laporte.

Los tres cursaron estudios en Europa, en Florencia.

De ahí en adelante la colonia artística de uruguayos en Europa fue numerosa. La década de 1884 a 1894 arroja una extensa nómina de figuras que en el correr de los años quedará vinculada al proceso artístico del País a través de una temática que va desde el retrato al paisaje, pasando por la del género histórico militar, la marina, la composición y la Natu-

"Las tres épocas", óleo sobre tela por Juan Manuel Blanes.





"Mundo, demonio y carne", óleo sobre tela por Juan M. Blanes.

raleza muerta, con preferencia de unos géneros sobre otros, dentro de los cánones que regían en las disciplinas artísticas de la época.

Austeras líneas clásicas caracterizan al retrato y la composición.

El género "marina" iniciado en el país por obra de autores extranjeros en la primera mitad del Siglo XIX también cuenta en el arte nacional cultores de categoría y quien ocupa el primer lugar es Manuel Larravide.

El género histórico militar tuvo en el Uruguay a Diógenes Héquet como su más auténtico representante.

En lo que se refiere a ejemplares del género "Naturaleza muerta", que mantuvo holgadamente un período de éxito de tres lustros, el italiano Donato Di Lorenzo y el uruguayo Carlos Rúfalo mantuvieron largamente la jerarquía del género.

El "Paisaje" que se hizo presente, como elemento decorativo de fondo en el que se mueven los personajes de las escenas reproducidas, alcanzó sólo por excepción el acento que jerarquizaba el género en el campo de la plástica universal.

Fueron artistas extranjeros los que dieron en nuestro medio, impulso a esta disciplina artística, y artistas típicamente nacionales los que abordaron la tarea de trasladar al lienzo las bellezas de nuestro paisaje, logrando sobresalir y algunos de ellos alcanzar categoría de excepción.

No fueron muchos los que se dedicaron a esa disciplina en el siglo pasado, pocos nombres se pueden citar: Enrique Mario Estrázulas y Horacio Espondaburu, ambos de limitadísima obra; Carlos de Santiago, de mayor producción y Ernesto Laroche que empezó a producir en la última década del siglo XIX, y realizó elevado número de obras manteniendo su identidad a través de todas ellas.

La temática "religiosa", no acusó en el ambiente artístico nacional, cultores permanentes; siempre sus obras traducen copias de cuadros de los grandes maestros, recogidas sobre estampa de difusión en la época y realizados por aquellos en su período de aprendizaje.

Algunos de estos uruguayos, juzgados en su labor total justifican el haber llegado a ocupar puestos de primera fila.

A esta altura del relato debe anotarse una revolucionaria transformación.

Lo clásico perdía su fuerza expresiva, y otros estilos asomaban al campo de las manifestaciones artísticas.

"Soledad", óleo sobre tela por Ernesto Laroche.



Nada hacía suponer entonces que surgiera alguna figura que vinculara el arte del Uruguay, con el mundo de la renovación que se operaba.

Pero no fue así: el arte pictórico nacional entró en ella al impulso de la obra de un adolescente, que vivió poquísimo, y que en relación a su tránsito por la vida produjo bastante, dejando una obra nueva, vibrante, fruto de un talento superior. Se llamó Carlos Federico Sáez.

Cursó estudios en Italia, país que acusaba ya, aunque serena, la rebeldía hacia las fórmulas de academia.

Sáez entró en la ruta comenzada por los pintores que traducían aquellas rebeldías.

Esta renovación pictórica, trunca en las puertas del siglo XIX por la desaparición del mencionado artista, resurge en Carlos María Herrera que, actuando en el tránsito de dos siglos, que ofrecía mezcla de escuelas y tendencias, desde lo clásico al realismo, pasando por lo neoclásico y lo romántico y que mostraba el ritmo avasallante y el dinamismo de los plásticos de la hora puestos de frente a las directivas académicas pugnando por hacer florecer la exteriorización de valores personales, fue quien abrió paso y delineó la ruta renovadora pictórica en nuestro medio, con su obra y con sus energías puestas al servicio de la docencia, en la enseñanza de lo que ofrecían aquellas nuevas manifestaciones estéticas.

La fundación del Círculo Fomento de Bellas Artes por un grupo de universitarios que aspiraban incrementar la cultura artística nacional divulgando las enseñanzas que podían impartir en nuestro medio los becados que habían integrado las colonias artísticas uruguayas en academias de Bellas Artes en Florencia, Roma y Madrid, y la posterior Ley de becas de 1907, aquel, bajo la dirección de Carlos María Herrera y ésta, inspirada por la preocupación del Gobierno de cooperar a la formación artística, son los vehículos que imprimen un nuevo impulso al desarrollo del arte en el País.

En la primera década del Siglo XX, el impulso hacia la renovación pictórica fue adquiriendo proporciones por obra de artistas que aportarían una nueva vida al arte nacional.

Todos nacieron entre 1874 y 1890 y ocuparán en el correr del tiempo lugares de relevancia. Milo Beretta, por orden cronológico, inicia el grupo; le siguen: Pedro Blanes Viale, Carlos Alberto Castellanos, Domingo Bazzurro, Guillermo Laborde, José Cúneo, Carmelo Arzadum, Alberto Dura, Andrés Etchebarne Bidart, Guillermo C. Rodríguez, Manuel Rosé, César Pesce Castro, Humberto Causa, Dolcey Schenone Puig, antes de que transcurrieran quince años del siglo XX, la mayoría de estos artistas habían viajado por Europa, en viajes individuales o en el usufructo de becas obtenidas al amparo de la Ley de 1907.

Al llegar a esta altura de la información, una conclusión es válida: la filiación del artista por la escuela que tuvo como guía de su aprendizaje y perfeccionamiento de su vocación. Juan Manuel Blanes, Domingo Laporte y los becados de 1884 y Carlos Federico Sáez son de formación italiana. Diógenes Héquet, José Miguel Pallejá y Enrique Mario Estrázulas y posteriormente Milo Beretta, Pedro Figari y Carlos Alberto Castellanos son de formación francesa.

Carlos Ma. Herrera, Carlos de Santiago, Manuel Larravide son de formación española como lo fueron Rafael Pérez Barradas y Joaquín Torres García que cumplieron, estos dos últimos toda su labor preferentemente en España, país éste que al hacer el revisionismo de su proceso pictórico no los reivindica para sí. El Uruguay incorpora al proceso artístico nacional la totalidad de esta obra realizada fuera de los límites territoriales.



*"Paisaje", óleo por
Pedro Blanes Viale.*

Finalmente son de formación española Pedro Blanes Viale, Humberto Causa y Andrés Etchebarne Bidart.

Los cultores del género "Naturaleza muerta" tuvieron su savia nutricia en fuentes hispánicas con todas las características del género como ambiciosas composiciones decorativas.

Esa filiación se mantiene presente en el correr de los años.

Posteriormente, con esta conclusión, habrá que decir que Norberto Berdía, se inspira en el muralismo mejicano y José Echave, en un plástico más cercano, hace su aprendizaje en Brasil, aunque las figuras cumbres del arte mural mejicano y brasileño, se enraizan con las etapas de aprendizaje europeo de sus autores.

El largo proceso de emancipación de las formas había logrado estabilización y los artistas mencionados y que actúan en el primer cuarto del Siglo XX, así liberados, atenderán a los dictados de su determinación abriendo un ancho campo a su personal sentir.

Los becados de 1909 a 1927, llegaron a Europa en momentos de grandes transformaciones que se sucedían vertiginosamente, haciendo variar el panorama artístico europeo en forma radical.

Nuestros artistas llegan en momentos de dominio de un arte fundado en impresiones puramente visuales bautizado con el nombre de "Impresionismo", de un arte que mantuvo la representación objetiva pero acentuando el carácter simbólico base del "Expresionismo", de un arte que atribuye un papel importante a la imaginación en detrimento de la representación objetiva que es lo que caracteriza el movimiento "cubista" de la época en que van nuestros becados, y se encontraron también con un movimiento intelectual que analizaba una nueva forma de existencia, una actitud frente a la vida que transparentaba el ansia de una visión corregida del mundo, fundamento del "surrealismo".

Ese es el campo de experimentación de nuestros becados que darán en nuestro medio los ejemplos uruguayos de tales artes, pero no tenemos en la historia del arte nacional períodos que correspondan a cada uno de los movimientos plásticos referenciales.

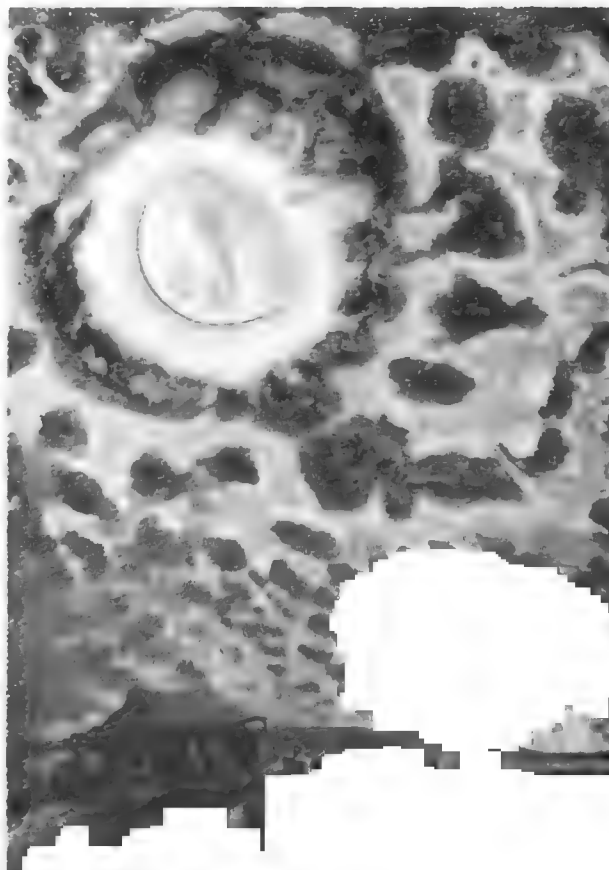
En el primer cuarto de este siglo se gesta una reacción contra los principios del Impresionismo local, reacción que en lo sustantivo es la expresión artística por los medios realizativos de planos de color, abonados en algunos casos por la fantasía de José Cúneo, la calidez cromática de Arzadum, la brillantez de la gama colorística de un Causa o un Etchebarne Bidart y la palidez sugestiva hondamente sentida, en los paisajes de Pesce Castro.

Esta reacción, la encabeza precisamente Cúneo, de evidente formación europea, desde 1909.

La reacción así caracterizada, tiene por duración, la medida en que persistieron sus cultores.

Se separan en la búsqueda de nuevas experiencias, e incluso su iniciador, Cúneo, en la década del treinta, abraza el expresionismo, para transitar después, en un futuro, en una nueva transformación, ahora bajo el nombre de Perinetti, en la línea de lo abstracto.

En el segundo cuarto de siglo, en las postrimerías de la década del veinte, se abre un nuevo capítulo, con la reacción formalista palpada con provecho en los centros de París y Alemania, donde cursaban estudios pintores como Gilberto Bellini y Carlos Rivello y otros que, si ser becados, también los frecuentaron, como Miguel Angel Pareja Piñeyro, Vicente Martín, Oscar García Reino, que la practicaron también a su tiempo y la dejaron cuando se inclinan hacia las rutas de vanguardia.



"Luna y Rancho", óleo por José Cúneo.

En épocas posteriores, la exaltación de la forma en los términos que el contenido de aquella reacción llevaba implícitos, se concreta en términos monumentales, en pinturas murales, como las realizadas por Norberto Berdía, el solitario Felipe Seade y en algunos intentos de otros como Luis Mazzei.

Se agrega al grupo el uruguayo Carlos Prevosti, que frecuentó aquellos centros de evolución pictórica.

Fijadas así las etapas recorridas por las corrientes plásticas en nuestro medio, se abre un extenso lapso en que los artistas que "vienen después; los descendientes", equivalente castellano del vocablo griego "epigono", incorporado por la crítica al léxico de la historiografía de la plástica nacional, incursionan en una u otra corriente, participando del movimiento renovador con puntos de contactos y evasiones, buscando la emancipación de influencias, en el afán de ser creadores de su propio estilo.

Por lógicas razones de espacio no se puede hacer la extensa nómina de esos artistas que llevaría el riesgo de omisiones ciertamente involuntarias.

Corresponde decir ahora en esta información que cubre hasta la primera mitad de la década del treinta que en ella se abre un cauce a la divulgación de la obra de dos artistas nacionales que produjeron su labor fuera del país.

Rafael Pérez Barradas y Pedro Figari.

No hay ninguna vinculación plástica entre ellos.

Son dos estéticas distintas. Tienen de común denominador la ausencia de toda vinculación de academia.

Barradas había llegado de regreso al país después de una larga ausencia para morir en su patria el 12 de febrero de 1929.

Es su obra la de una figura única, nace y muere con él.

Es Barradas una personalidad creadora de una estética propia.

No dejó continuadores, ni discípulos.

Se abre también, una senda a la divulgación de la obra de Pedro Figari, desdeñoso de las técnicas, fue el creador de la suya propia —color y movimiento— y cuya ubicación y conclusión válida, puede concretarse: "Figari hizo lo que nadie había ensayado y lo que nadie ensayaba, por lo menos en otros países en esos tiempos: la evocación plástica de lo autóctono".

Se ha hecho hasta aquí, el desarrollo cronológico del arte pictórico nacional, en las rutas del período de la larga vigencia de la academia, la posterior renovación pictórica en el tránsito de los dos siglos; las corrientes modernistas que caracterizaron los años siguientes al influjo de los ejemplos uruguayos, fruto del aprendizaje realizado por nuestros artistas en tierras de Europa, y la posterior reacción a las mismas estéticas ensayadas, nuevamente al impulso del continuado hábito revisionista del complejo mundo subjetivo de los artistas.

La mención de algunas figuras han ilustrado esos períodos.

Contestar cual hubiera sido el ciclo posterior del arte nacional, es empresa de difícil respuesta.

Lo que puede decirse ciertamente, cual fue el ciclo que se cumplió.

*"Baile criollo", óleo sobre cartón
por Pedro Figari.*

Oleo por Rafael Pérez Barradas.



En 1934, regresó al país, después de casi cuatro décadas de ausencia Joaquín Torres García y la influencia de las doctrinas plásticas de que fue autor, transforma profundamente las directivas del arte nacional.

Este artista, de raíz académica documentada por su obra primera, trabajó mucho en España, Francia e Italia.

Cuando se alejó de las directivas académicas incursiona en las corrientes renovadoras actuando en París, New York y nuevamente en Europa. Ensayó "el deformismo" y "arte negro" producción a la que el artista acompaña por natural inclinación pedagógica con teorizaciones sobre el contenido de las disciplinas que ensayaba. Posteriormente en el ritmo evolutivo del arte de Torres García se concreta el "constructivismo". Torres García dice: "afuera reina la desorientación y el desorden"; es necesario buscar una base, buscar certidumbre; esa base está en la construcción y la construcción comienza, desde que el hombre deja de copiar a la naturaleza y hace a su manera una imagen; es decir, desde que dibuja la idea de una cosa, y no la cosa en el espacio inconmensurable disciplina plástica que tiene su propia teoría de planos, su propia teoría de la perspectiva y del color animada por la abstracta conjunción de símbolos.

La influencia de la obra realizada por Torres García y divulgada su doctrina por el libro y por la explicación verbal del maestro, doctrina basada en el tono y la geometría, que somete la realidad al imperio de leyes científicas, creando un mundo de figuras geométricas, penetró en el clima plástico nuestro y hay momentos, en que toda la producción pictórica local, lleva el sello de los "grises" y del "tono", que alcanza, no solamente a sus discípulos directos, sino también a los posteriores, a los que figuran en el Taller fundado por aquél, originariamente con el nombre de Asociación de Arte Constructivo y durante los trece años después de la muerte del maestro en 1949, en los que se sigue manteniendo la línea de influencia.

De las directivas de Torres García surgen sus hijos y cientos de apasionados discípulos.

En los años siguientes el taller afloja las líneas de influencia por el retiro y alejamiento de muchos de ellos, incluso sus hijos, emancipándose de la subyugante atracción de Torres buscando en otros horizontes satisfacer nuevas inquietudes y con este panorama el taller se cierra.

Paralelamente la incorporación al arte nacional del surrealismo como ensayo personal a través de algunos artistas, del Pop-Art y el arte geométrico, son los nuevos horizontes abiertos al arte del país.

En la década del treinta, pues, se concreta el arte de vanguardia a través de Barradas y Torres García.

Barradas y Torres García son en realidad los que se pueden catalogar como realizadores de acento original, pero se forman, actúan y realizan en el extranjero, en España, que, como ya lo hemos dicho, no los incluye al hacer la evaluación del proceso de su arte moderno y el Uruguay reivindica para sí, la totalidad de su obra.

LA UNIVERSIDAD DE LA ABSTRACCION LOS EJEMPLOS URUGUAYOS

Al terminar en apretada síntesis los períodos recorridos por el arte nacional, desde los orígenes hasta nuestros días, el Uruguay está presente en los momentos actuales, con jerarquía, en las nuevas expresiones plásticas.



*"Composición Constructivista",
óleo por Joaquín Torres García.*

El abstractismo a esta altura está incorporado mundialmente al vocabulario de las artes plásticas y ha dado lugar a numerosas e incontables páginas escritas, respecto de él, e incluso ha abierto al corriente en la búsqueda de nuevos vocablos para sustituirlo, por entender que otros se ajustan mejor al contenido; de ahí los términos de Arte Concreto y Arte No Objetivo.

Para la finalidad informativa de este relato, se admite por abstracto toda aquella expresión plástica opuesta a lo figurativo tradicional.

Los artistas que propulsan el arte abstracto son generalmente nuestros veteranos: Julio Verdí, José P. Costigliolo, Miguel Angel Pareja Piñero, etc. Todos tienen un punto de partida de aprendizaje común, el Círculo de Bellas Artes y a ellos se agregan numerosos artistas de la generación contemporánea.

Los Grupos de: "Arte No Figurativo", el "Movimiento de Artistas Plásticos", el "Movimiento de Vanguardia", el "Movimiento de Arte No Figurativo" y el término "Abstracto", simplemente, representan el impulso de esta nueva corriente plástica.

"Luna" técnica mixta por Vicente Martín.



Se agrega a los que representan la vigencia del arte de estos días el heterogéneo grupo de modalidades y tendencias que bajo el nombre de "Grupo 8", formaron en 1959 los artistas Lincoln Presno, Carlos Páez Vilaró, Raúl Pavlotzky, Oscar García Reino, Américo Spósito, Julio Verdí, Miguel Angel Pareja y Alfredo Testoni —entonces no era pintor— un imaginativo fotógrafo.

ALGUNAS INDIVIDUALIDADES

Modalidades, técnicas y preferencias plásticas forman un extenso mosaico de individualidades cuyas citas, aún en los términos de un resumen estricto, llevaría extenso espacio.

EL DIBUJO

Lápiz, Carbón, Carbonilla, Lápiz acuarelado, Tinta y otros procedimientos derivados. EL LIBRO ILUSTRADO. EL ARTE DE LA CARICATURA. LA HISTORIETA. EL AFICHE. EL PASTEL. LA ACUARELA. EL GRABADO EN SUS DIVERSOS PROCEDIMIENTOS. Sobre metales: AGUAFUERTE, PUNTA SECA. Otras formas del grabado: LITOGRAFIA.

"Los Precursores" fueron típicamente dibujantes y de gran jerarquía. "Los Primitivos", salvo excepción, se mantuvieron en los límites de una aceptable modestia. Los Grandes Valores que contribuyeron a la formación del arte pictórico nacional, fueron muy buenos dibujantes, y superada la etapa del comienzo, el dibujo quedó circunscrito en ellos al proceso de gestación de las obras de que fueron autores.

En épocas más recientes, la disciplina del dibujo es cultivada por extenso número de artistas más jóvenes, más alejados de las rutas imitativas toda esa producción está tocada por los detalles que caracterizan el contenido de modernidad del dibujo contemporáneo.

Al igual que el Dibujo, todas las otras disciplinas enumeradas en el título, tienen en el mundo artístico del Uruguay, numerosos cultores.

Los bien ilustrados Catálogos del Salón Nacional de Bellas Artes, desde 1937, a los que se ha remitido este trabajo, entre otras fuentes de consulta y que señala al lector por la clasificación minuciosa, por materia, adjudicación de premios y otros detalles, son fuente imprescindible para una completa noticia sobre estas disciplinas y sus cultores.

Grabado, detalle por Luis Solari.

LA ESCULTURA

La primera época de la escultura uruguaya, la constituye una verdadera "era de mármol", de valor menor, y que, principalmente por obra trabajosa y poco imaginativa de italianos que tallaban el albo material de Carrara, no dejó testimonios mayores, pero transformaron a los cementerios uruguayos, especialmente el viejo "Central" de Montevideo, en "cementerios blancos" como ha señalado agudamente el crítico José P. Argul. Vale destacar entre esta anónima pléyade a José Livi, autor de "La Pietá" de la rotonda de dicho Cementerio, y la estatua de la Paz de Octubre de 1851, en la Plaza Cagancha, punto central de la principal arteria montevideana, la Avda. 18 de Julio. Entre los precursores de la escultura en el país, que por contraste con la pintura no logra liberarse de las ataduras del academismo y el naturalismo, merece mencionarse también el catalán Domingo Mora, iniciador de un folklorismo alrededor del gaucho (sus obras más interesantes son "Gaucho de la Plaza de las Carretas" y "Víctima de la guerra civil"), que revive con gracia en un uruguayo, Federico Escalada, autor del "Peón de Estancia", que guarda la entrada al predio de la Asociación Rural, en El Prado de Montevideo.

Juan Manuel, como Blanes el pintor, se llama el primer gran escultor uruguayo: Ferrari. Un inspirado naturalista de mágicos toques digitales, autor de un gran monumento fuera del país: "El Paso de los Andes por el Gral. José de San Martín", ubicado en las cercanías de Mendoza, Rpa. Argentina, y en la ciudad de Minas (Departamento de Lavalleja), el ecuestre y belicoso Gral. Lavalleja, evocado al ordenar la carga gloriosa de Sarandí. Es bueno recordar, al pasar, su sensible "Prometeo".

El otro gran naturalista, pero éste sin romanticismos y con severa precisión relojera, en la copia de la realidad, en el "retrato" de lo natural, herencia de su sangre suiza, es José Belloni. Autor del verdadero "monumento al naturalismo" que es "La Carreta", uno de los más bellos que tiene Montevideo, en el Parque José Batlle y Ordóñez, muy cerca del "Estadio Centenario". Otra obra de parecida concepción, pero no tan feliz "La Diligencia", puede apreciarse al pasar por el viaducto de Avda. Agraciada, en El Prado montevideano. Y una evocación de las guerras civiles entre el gauchaje, orna la plazoleta donde se encuentran esa misma Avenida y 18 de Julio: "El Entrevero".

Tiene también la escultura del Uruguay a un exponente del barroquismo renacentista, en pleno siglo XX, aunque filtrado por su pasaje por el taller del francés Bourdelle. Enfático, vigoroso, grandilocuente, es José Luis Zorrilla de San Martín el artista de más fácil creatividad en este rubro que ha dado el país. Autor de obras tan importantes en la estatuaria de la Ciudad de Montevideo, como el "Monumento al Gaucho" (en la Avda. 18 de Julio); el "Obelisco a los Constituyentes de 1830", en la misma Avenida y el Br. Artigas, la "Fuente de los Gladiadores", en el Parque Rodó, y el "Monumento a Aparicio Saravia", en las Avdas. Millán y Luis Alberto de Herrera.

Bernabé Michelena, de gusto más moderno que los mencionados, mucho más intimista, un maestro que hizo escuela en el Uruguay, no ha dejado sin embargo, sino una obra monumental en el Parque "José Batlle y Ordóñez" una interesante composición en granito rosa: "Monumento al Maestro".

Escultor de "entre las dos guerras", la de 1914 y la de 1939, ha sido llamado Antonio Pena, de buen gusto modernista, autor del hermoso "Monumento a Hernandarias" introductor de la ganadería, riqueza nacional, situado en la zona portuaria de Montevideo.

También tiene el Uruguay un



Monumento a Lavalleja en Minas, por Juan M. Ferrari.



Monumento a "La Carreta", por José Belloni.

académico por excelencia en escultura, Edmundo Prati, que formado en la severa disciplina de su arte en Italia, regresó al país hacia 1935, donde ha dejado algunos monumentos ecuestres significativos, como el de "Artigas" en la ciudad de Salto, y el del "Gral. José de San Martín", en Montevideo, calle Uruguayana y Avda. Agra-
ciada.

Otro modernista, éste romántico, uruguayo pero casi siempre residente en París, Pablo Mañé, ha dado a Montevideo "el más bello de todos sus monumentos ciudadanos", el "Monumento al Barón de Río Branco" (en Avda. Brasil y Libertad).

Dos inteligentes contemporáneos, españoles ambos, pero de larga residencia en el país, Pablo Serrano y Eduardo Yepes, han adornado con obras suyas el moderno "Palacio de la Luz" (Edificio de U.T.E.). El primero con la puerta de la Sala del Directorio, el segundo con un gran friso en su hall principal, realizado en piedras semi-preciosas nacionales: amatistas y cuarzos. Yepes es autor, asimismo, de una bellísima "Pietà", de concepción trágica y cósmica, ubicada en el Cementerio del "Buceo", como monumento funerario, y de un abstracto "Monumento a las víctimas del mar", ubicado en la bella costa montevideana, en uno de sus puntos más hermosos, Punta Gorda, precisamente en la Plaza de la Armada.



TALLADO EN MADERA

El difícil arte del tallado en madera tiene en nuestro medio sus ejemplos. Este material, no tan duro como la piedra y sin la docilidad de la arcilla, es una materia de difícil trato; fibra y nudo deben ser cuidadosamente trabajados porque en ellos radica muchas veces los efectos más inesperados de una talla.

ALFARERIA Y CERAMICA

La artesanía de la alfarería y la cerámica que va desde el ladrillo a la vasija más primitiva, ha "permitido seguir a través de las edades, los progresos de la inteligencia y la medida aproximada, de las tendencias del hombre hacia las manifestaciones de arte".

Los indígenas de estas latitudes, fueron buenos alfareros y ceramistas.

Detenida en el tiempo, la continuidad de esa actividad hasta perderse, constituye hoy un capítulo interesantísimo de la Arqueología.

La cerámica volvió a tomar impulso con los esfuerzos personales de Vicente Speranza y Federico Lanau, que hizo también hermosas cerámicas y ensayó alguna vez la talla en madera y el grabado en linoleum.

Violeta S. de Samacoitz, con el seudónimo de Scasan, resulta muy personal con sus modelos bien modelados y de variado estilo. Jaime Nowinski, concibe sus piezas dentro de un sentido funcional confundido en el fondo del tiempo con la alfarería; Marcos López Lomba nacido en Francia en 1920, fallecido en 1970, ingresa en 1936 al Círculo de Bellas Artes y luego en la Escuela de Industrias de la Construcción, configuraba al artesano, al maestro en su oficio y a un artista definido.



*Monumento al General San Martín
por Edmundo Prati.*

OTRAS TECNICAS

Algunos de nuestros artistas llevados en su afán de superación han hecho experiencias en otras técnicas como Miguel Angel Pareja, estudiando *mosaico*; García Reino perfeccionándose en *tapices* y José Costigliolo en una provechosa incursión en el estudio de *vitrales*.

Las técnicas del mosaico aplicado a la decoración mural, tienen en Miguel Angel Pareja Piñeyro un gran cultor.

En 1960, Lincoln Presno concretaría motivos decorativos con mármol, ónix y maderas, realzando el conjunto con el cromatismo de brillantes esmaltes.

Carlos Elena, pintor y arquitecto, también ha ensayado el mosaico.

El artesano del tapiz, alejado ya de aquel rico historial universal cuando a él se llevaban motivos de grandes obras pictóricas, recuperado hoy con un concepto moderno, encuentra en el arte nacional sus vocacionales realizadores; María Lages iniciándose con muestras de dibujos originales para ser llevados a la tapicería en 1964; Cecilia Brugnini, realizando con eficacia y solvencia el moderno concepto del tapiz.

El arte del vitral, anota en la década del treinta a Mario Cavarochio con interesantes ensayos y al italiano Tagliaferri.

REPUJADO DE METALES

El repujado de metales, artesanía poco difundida hasta ahora en gran tamaño, empieza a tener campo de aplicación en el recubrimiento de columnas, en los vestíbulos de edificios.

Los más lejanos trabajos expuestos a la consideración pública se remontan a 1930, en las muestras de herrería artística con hierro, cobre y utilizando grafito.

ARTESANADO DE LA ORFEBRERIA

En el artesanado de la orfebrería, por citar algunos de los más permanentes en los últimos años, —desde las muestras de Raúl Rama y Santiago Cozzolino, tiempo atrás— actúan Juan Carlos Demarco, Piria y Jauregui y Agueda Dicancro.

ARTESANIA DEL VIDRIO

La vieja artesanía del vidrio, que desde los momentos culminantes de Bizancio y Venecia ha logrado larga vigencia que alcanza hasta nuestros días, la emplea la ciencia y la construcción moderna, pero es en el mundo íntimo del artesano, que el vidrio adquiere toda su sugestiva belleza.

Los diversos elementos que proporciona la naturaleza o las combinaciones que se han logrado o los inventos de nuevos compuestos como materia prima, abren el campo de posibilidades creativas de los artistas.

En la década del setenta aquel impulso artesanal tímido de diez años atrás adquiere relevancia. Los primeros rubros cerámica, tapices y metales han sido acompañados por trabajos en cueros, carey, esmaltes, pequeñas estatuillas, de madera, huesos, cristales y piezas animadas por mecanismos de relojería.

El Arte de las Lacas, ha sido también motivo de preocupación de los artistas nacionales. Fue el chileno Valdez Mujica que despertó a su paso por Montevideo un clima de atracción por el difícil y paciente arte de las lacas logradas con finísimo barniz de sustancias resinosas de origen vegetal.

Quizás el más atraído fue Carlos María Perelló que da la sorpresa de aparecer en 1960, en salas de arte, con una exhibición de temas religiosos expresados por el procedimiento de las lacas al estilo bizantino, sobre cedro.

El arte del Esmalte llevado a grandes dimensiones sobre planchas de hierro para decoración mural tuvo en Ariel Severino nacido en Monte-

video, un propulsor. Dibujante, escenógrafo, pintor, ceramista, realizó casi toda su obra fuera del país.

El esmalte abre ancho campo a la concepción artística por el contenido decorativo que encierra con la posibilidad del logro de las superficies brillantes.

LA ACTUACION ESTATAL EN EL FOMENTO DEL ARTE NACIONAL

Las fichas biográficas de muchos artistas nuestros ilustran de los pensionados de que gozaron por solicitud de los mismos artistas o discernidos oficialmente por el Poder Legislativo.

Paralelamente hubo algunos intentos de instalar academias en el amplio sentido del término que no cristalizaron.

Es recién en 1905 que esos intentos adquieren permanencia y jerarquía al fundarse el **Círculo Fomento de Bellas Artes**, por un selecto grupo de universitarios de las más diversas disciplinas, que aspiraban a incrementar la cultura artística nacional divulgando las enseñanzas que podrían impartir en nuestro medio, los becados uruguayos que habían cursado estudios en Academias de Roma, Florencia y Madrid. Ese fue el fundamento de la creación del **Círculo Fomento de Bellas Artes**, el 18 de mayo de 1905.

Carlos María Herrera fue el primer director del **Círculo**; a su temperamento organizador por excelencia, a su carácter y a su voluntad debe la Escuela del **Círculo** sus prestigios y sus triunfos.

El 13 de julio de 1907 surge la Ley de Becas que se reglamentará años después.

En 1912 se crea el Reglamento de Policía Interna del Museo Nacional de Bellas Artes que comprende la enseñanza gratuita a la juventud que tenía vocaciones plásticas.

En 1915 se crea en el Instituto Normal de Señoritas, para los alumnos y los profesores que desearan concurrir, un curso diario de pintura y dibujo. En ese mismo año se inaugura en la Escuela de Artes y Oficios un curso de dibujo, pintura y escultura con modelos vivos.

La Comisión asesora de Bellas Artes creada también en 1915 marca la preocupación del Estado en materia artística.

En 1925 el Estado crea el Premio Ministerio de Instrucción Pública. En ese entonces que estaba en pleno funcionamiento el régimen de becas, se gestó una revisión integral del fomento de las Artes, que se concreta en la Resolución del Poder Ejecutivo de 20 de agosto de 1930 sobre Remuneración a la Labor Artística que puesta en práctica, en 1932, se mantuvo hasta 1937 año en que se crea la Comisión Nacional de Bellas Artes. Esta, con la realización de su Salón Anual, abrió las puertas a todos los credos estéticos expresados en pintura, escultura, dibujo y grabado y dio cabida a todas las manifestaciones desde lo figurativo a lo abstracto no permaneciendo indiferente a las novísimas expresiones plásticas.

La Escuela Nacional de Bellas Artes creada por Decreto-Ley de 10 de febrero de 1943 y puesta en funcionamiento sobre la base de la organización docente y administrativa del **Círculo de Bellas Artes**, fue clausurada hace años y ya no incide en la formación de nuestros artistas.

LA PINTURA INFANTIL

La pintura infantil es siempre sorprendente y emocionante porque el niño, con espontaneidad, revela un mundo de imágenes nuevas y siempre de vivos colores surgida de una especial percepción del mundo que lo rodea.

El niño siente atracción por la pintura y antes de saber escribir, pinta y hace incomprensibles trazos en el papel.

La escuela integral debe comprender, la pintura, la música y hasta el teatro.

Estas premisas generalizadas hoy, han tenido en el Uruguay su esfera de concreción.

En las directivas de la primera enseñanza, el Departamento de Educación Estética ha desarrollado desde hace años una extensa labor.

En 1936, se crea el Laboratorio de Expresión Infantil. Los resultados son halagüeños, tonificaron la tarea emprendida y se llega a la realización de la Exposición Artística Nacional del Escolar Americano, con participación de toda América, y posteriormente la Exposición Plástica del Escolar Rioplatense.

El Laboratorio de Expresión Plástica Infantil, ha realizado, conjuntamente con la Comisión Nacional de Turismo, exposiciones infantiles convocando a todos los niños de las escuelas del País, para la interpretación del tema "El niño uruguayo y su paisaje".

LA ESCUELA DE ARTES PLASTICAS

En la década del cuarenta empezó a funcionar, fuera del edificio de la Universidad del Trabajo, hasta 1951, la Escuela de Artes Plásticas. Esta fecha marca el comienzo de una transformación docente importante.

Al principio existían solamente cursos de pintura, grabado y escultura a los que se agregaron la plástica decorativa (cuero, metal, hueso, madera), talla en vidrio, talla en madera, taracea (enchapado con maderas teñidas y colores naturales formando figuras o paisajes), cerámica y violería (construcción de guitarras).

En la actualidad se orienta la enseñanza a la formación de operarios para la industria y artesanos independientes y capacitados para utilizar su vocación como oficio y medio de vida.

ALGUNOS EJEMPLOS DE LA ACTIVIDAD COMUNAL EN EL FOMENTO DE LAS ARTES

También las autoridades comunales de la capital de la República han prestado, a lo largo de los años, su apoyo a la divulgación artística.

Recuérdese la larga serie de concursos anuales de afiches anunciadores de festejos populares, donde concurrieron artistas nacionales y extranjeros de categoría y los salones de arte, auspiciados oportunamente.

En 1917 se realizó el Primer Salón Municipal de Bellas Artes en el viejo edificio del Ateneo.

En 1940 se concretó el Primer Salón Municipal de Artes Plásticas; luego de una interrupción de cuatro años después del XIV Salón, en 1962, se reanudó en mayo de 1967, continuando hasta la fecha, en forma anual, bajo la dirección del Departamento de Arquitectura y Urbanismo, con la coparticipación de la Dirección de Artes y Letras, la Dirección de la División Museos, la Dirección del Museo Municipal y la Dirección del Centro de Arte.

La preocupación comunal en pro del arte llevó a la creación de la Casa Municipal de la Cultura.

Otra realización pro cultura artística en la órbita municipal es el Museo Circulante fundado en 1946, iniciando entonces su labor docente de acuerdo con el Consejo de Enseñanza Primaria y el Consejo de Enseñanza Secundaria.

LOS MUSEOS-BIBLIOTECAS EN EL INTERIOR DEL PAIS

El Poder Ejecutivo, por decreto de 20 de febrero de 1940, abrió el camino a la creación de Museos y Bibliotecas en el interior del país, con la colaboración de los Gobiernos Departamentales.

La eficaz acción oficial relatada, la desplegada por instituciones do-

centes oficiales y privadas, con la celebración del Salón Universitario de Arte, la de las instituciones bancarias oficiales y privadas, asociaciones docentes oficiales y privadas, instituciones hípias del país, importantes firmas comerciales, organizando salas de arte e instituyendo premios para salones oficiales y particulares, contribuyen a la difusión del arte nacional.

Todo colabora en aumentar para los artistas las posibilidades de exhibir sus obras en distintos ambientes y a diversos niveles culturales, y para el público la posibilidad de nuevas experiencias artísticas que redundan en la formación de una conciencia artística colectiva rompiendo el divorcio entre el artista y la comunidad.

Al terminar esta exposición puramente objetiva, se recuerda que las citas de autores responden solamente a la finalidad de ubicar períodos o etapas, individualizándolos con alguna figura de actuación en ellos.

COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

LOS FERROCARRILES EN EL URUGUAY

HISTORIA. ANTECEDENTES. LAS DILIGENCIAS.
DESARROLLO. ESTANCAMIENTO. REVITALIZACION.
PRESENTE Y FUTURO.

El último tercio del siglo XIX marca, para nuestra República, el comienzo de un período caracterizado por la introducción de aportes significativos en el plano de los medios de comunicación tanto terrestres como acuáticos, que unidos a otros acontecimientos de su devenir histórico fueron relegando paulatinamente el período colonial.

Debe precisarse que el transporte terrestre en el Uruguay tuvo una evolución semejante al que se operó en otras partes del mundo, con sus características propias; también se empezó a pie, luego el caballo tan utilizado por nuestros gauchos, después la carreta, tirada por yuntas de bueyes y organizada en caravanas, fueron las formas generalizadas de comunicación entre distintos puntos de nuestro territorio.

Las postas a caballo, o en postillones, que constituyeron una innovación en los años posteriores a la Independencia, comprendieron no sólo las postas terrestres, cuyas carreras cubrían gran parte del territorio nacional, sino las postas acuáticas que unían nuestro país con la Argentina (1828) y más tarde con Brasil (1858).

Otro medio de comunicación terrestre, particularmente en los primeros años de la República, fue el sistema de chasques, heredado del período colonial, cuando atendía las necesidades de comunicación militar y que progresivamente se extendió a la correspondencia de las demás instituciones de gobierno.

En la misma época se introdujo y generalizó el uso de la diligencia limitado en un principio al recorrido del área urbana y sus zonas aledañas. Constituyó fundamentalmente un elemento de prestigio social entre las personas de alto nivel económico su pertenencia, pero una vez pasada la mitad del siglo XIX se integró como otro elemento de comunicación entre distintos puntos del territorio nacional.

El 15 de mayo de 1860, se aprobó el primer contrato de postas en diligencias suscripto con la "Compañía de Mensajerías Orientales" con fines de cubrir el territorio situado al sur del Río Negro; complementaría este servicio, el sistema de postas en postillones que monopolizaba las comunicaciones terrestres al norte del citado río, llegando a conformar en base a un sistema de siete carreras, una estructura centralizada convergente en Montevideo principal puerto del país. Sucesivamente se fueron firmando contratos entre el Estado y empresas particulares, relegando paulatinamente las antiguas postas a caballo hasta llegar al año 1873, en que se firmó un contrato con la Compañía anteriormente mencionada, por el cual el sistema de diligencias cubriría generosamente todo el territorio nacional, circunscribiendo el sistema de postas a caballo al cumplimiento de servicios locales de periodicidad variable.

Pero nuestro país que posteriormente a la finalización de la Guerra Grande (1851) había quedado empobrecido y con grandes dificultades de comunicación entre la capital y el interior, reaccionó activamente sobre tan precaria situación. Tomando como antecedente los buenos resultados que la implantación del ferrocarril estaba dando en Chile y Argentina, se consideró que sería un sistema muy apto con fines de atender la intensificación del movimiento comercial entre el Puerto de Montevideo

y la campaña, sintiéndose no obstante la necesidad de mejorar también sus sistemas de transporte de pasajeros, tan deficiente hasta entonces.

En el año 1860 le correspondió a un súbdito británico, John Halton Biuggeln, residente en nuestro país desde años atrás, presentar a consideración del Gobierno uruguayo, el primer proyecto de construcción de una línea ferroviaria. Este proyecto consideraba dos aspectos importantes en el desenvolvimiento de la ciudad: el comercial y el de circulación.

Preveía la construcción de una línea dentro de Montevideo, que arrancaría en la entonces llamada Plaza Artola (hoy de los Treinta y Tres) llendo a morir en la Unión, sobre la "Plaza de las Carretas" (posteriormente llamada 20 de Febrero) y por lo tanto punto de concentración de los frutos de una vasta zona del territorio.

Biuggeln proyectaba que en la Unión se hiciera el mercado de productos, quedando a cargo de su empresa el transporte de la mercadería hasta la Plaza Artola, impidiendo de este modo el desplazamiento de las carretas por caminos que ofrecían condiciones muy malas para el tránsito, pues las calles empedradas sólo llegaban hasta la Plaza 25 de Mayo (hoy Cagancha).

Puesta a consideración del Poder Ejecutivo la propuesta, se nombró una comisión encargada de estudiarla que elaboró un informe en un todo favorable, pero al ser discutido en el Parlamento fue objeto de oposición y su autor decidió retirarla.

Otro Proyecto, esta vez presentado por un francés Eugenio Penot, aportaba soluciones muy similares al anterior, proponiendo una línea entre la Aguada y Paso Molino, lugar también de concentración de carretas portadoras de frutos. Su fórmula luego de ser estudiada por las Cámaras tampoco obtuvo aceptación, aduciéndose que la situación del país no permitía enfrentar el pago de la garantía solicitada por Penot.

Posteriormente en 1866, el Gobierno otorgó al ciudadano don Senén M. Rodríguez la concesión para construir una línea férrea que uniría Montevideo con la ciudad de Durazno. Esta solicitud de concesión promueve la formación de un empresa, "Ferrocarril Central del Uruguay", integrada inicialmente con capitales uruguayos y actuando como Administrador General el propio Senén Rodríguez.

Las obras se iniciaron rápidamente con la construcción del primer tramo Bella Vista - ciudad de Las Piedras, inaugurado el 1° de enero de 1869 con la corrida del tren oficial conducido por la locomotora "General Artigas", una de las primeras máquinas que entraron al país.

En el año 1871 se completó el tramo Bella Vista - Estación Central, esta última ubicada en el extremo norte de la calle Río Negro y habilitada provisoriamente como estación principal.

Pero las dificultades económicas con que tuvo que luchar el Directorio desde su comienzo no pudieron ser resueltas y la empresa fracasó económicamente. Por ello, facultado el Administrador General, recurre a un contrato con la Compañía Waring Brothers para construir el local de la Estación Central y los Talleres en Bella Vista.

El proceso de absorción de los negocios ferroviarios por los capitales ingleses sigue en 1878 cuando la empresa se transforma en Compañía Inglesa y toma el nombre de "The Central Uruguay Railway Ltd.", con sede en Londres. Los nuevos concesionarios prosiguen la construcción de la línea en dirección a Rivera, al mismo tiempo que otras compañías inglesas comienzan a construir diversas vías férreas entre las que se encuentran algunas que empalman con la línea Montevideo - Rivera. En resumen, en el período 1869-1884, el Estado adjudicó un sinnúmero de concesiones, con un criterio excesivamente generoso en la administración de sus derechos y llegado el año 1883 se habían habilitado 673 kilómetros de vías férreas.

El cruce del río Yí presentaba un obstáculo geográfico muy importante para la instalación ferrocarrilera, por lo que se inicia la búsqueda de capitales ingleses para construir un puente metálico sobre el citado río. En 1879 se inauguró la sección desde Durazno a la Estación situada en la ribera Norte del Yí.

A.F.E.
URUGUAY
RED FERROVIARIA

Al quedar habilitado en 1887 el tramo que une la Estación anteriormente mencionada con la de la ribera Norte del Río Negro a la altura de Paso de los Toros, se salva así el segundo obstáculo fluvial en la expansión de la red ferroviaria.

El Estado, en la década del 80 había abordado la tarea de realizar un plan general de obras que estructurara el trazado general de ferrocarriles y la coordinación con las redes ferrocarrileras continentales. A tales efectos nombró una comisión de ingenieros que elaboró una ley, sin descuidar el hecho de que los usufructuarios de la construcción y explotación de las redes ferroviarias nacionales, eran empresas británicas con sede en Londres.

Con el nombre de Ley de Trazado General de Ferrocarriles se aprobó el 27 de agosto de 1884; su base técnica es el trazado realizado en 1873 por la Comisión citada anteriormente, habiéndose inspirado en la legislación de ferrocarriles española.

Se esquematizaron en esta ley, 6 líneas férreas que uniendo las capitales departamentales convergían hacia el puerto metropolitano. Este trayecto contó como se expresó en las deliberaciones parlamentarias de entonces "con la flexibilidad que impongan las razones sociales y económicas, aunque respetando los jalones determinados por las ciudades cabezas de departamentos y las terminales fronterizas y montevidéanas".

También se establecieron lineamientos, sobre el derecho del Estado a intervenir en las tarifas; sobre normas técnicas a las que debían adecuarse los proyectos de trazado de líneas; referente al cumplimiento de las disposiciones relativas a las condiciones generales de contrato y plazos, todos estos, importantes ítem de la Ley.

Todas estas reglamentaciones se completaron con otras Leyes y Decretos complementarios a la de 1884, con el encabezamiento común de "Ley de Ferrocarriles" siendo la más importante la Ley del 6 de setiembre de 1889, cuyo criterio general era el de descentralizar el sistema manteniendo una estructura radial con centro en Montevideo, pero entroncando mediante una línea transversal interior, con los sistemas argentino y brasileño.

A continuación se expone la cronología de las inauguraciones más importantes de los ferrocarriles desde 1869 a 1954:

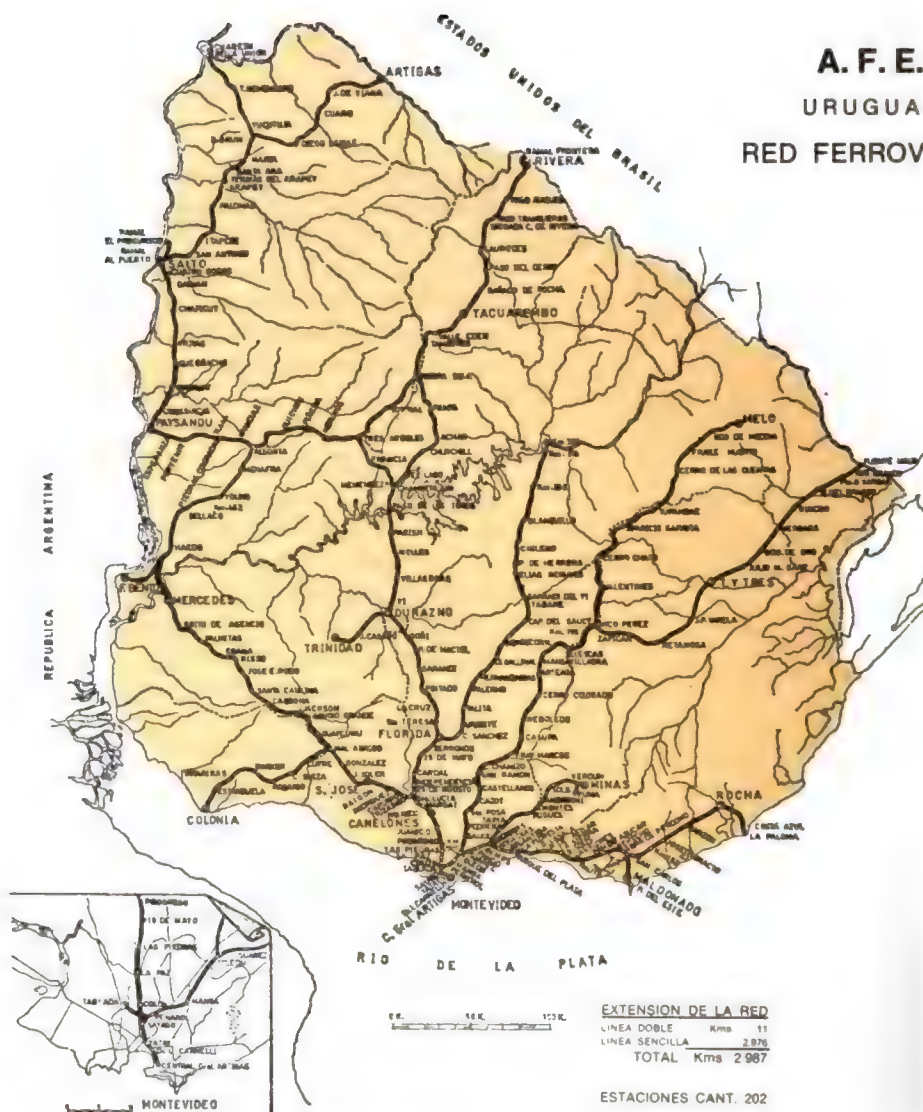
Cronología de las Inauguraciones de los Ferrocarriles en el Uruguay

Año ENTRE ESTACIONES

1869 Bella Vista a Las Piedras.
1871 Bella Vista a Central.
1871 Las Piedras a Canelones.
1872 Canelones a 25 de Agosto.
1874 25 de Agosto a Durazno.
1876 25 de Agosto a San José.
1876 Salto a Yacuy.

Año ENTRE ESTACIONES

1879 Durazno al Yi.
1882 Cordón a Pando.
1886 Yi a margen Sur del Río Negro.
1887 Margen Sur del Río Negro a Paso de los Toros.
1887 Yacuy a Cuareim.
1889 Pando a Minas.



Año ENTRE ESTACIONES

1890	Paso de los Toros a Achar.
1890	Sayago a Manga.
1890	Toledo a San Ramón.
1890	Paso de los Toros a Paysandú y Salto.
1891	Achar a Tacuarembó.
1891	Cabellos (ahora Baltasar Brum) a Artigas.
1891	San Ramón a Nico Pérez.
1892	Tacuarembó a Rivera.
1895	Empalme Olmos (ahora Ing. V. Sudriers) a La Sierra.
1899	San José a Rosario y Puerto del Sauce.
1900	Pto. del Sauce a Puntas de San Juan.
	Trocha angosta (desaparecido).
1901	Rosario a Colonia.
1902	Mal Abrigo a Mercedes.
1908	Nico Pérez a Cerro Chato.
1909	Cerro Chato a Melo.
1910	Nico Pérez a Retamosa.
1910	Verdún al Puma (Fuente Salus).

Año ENTRE ESTACIONES

1910	San Carlos (Km. 144) a Maldonado.
1911	Retamosa a Treinta y Tres.
1911	Algorta a Fray Bentos.
1913	Rivera a Frontera Rivera (Empalme con el Brasil V.F.R.G.S.).
1913	Tres Arboles a Piedra Sola.
1914	Pan de Azúcar a Piriápolis (desaparecido).
1914	Durazno a Trinidad.
1915	Puente Internacional Río Cuareim - Empalme con Estación Cuareim.
1917	La Paloma a Rocha.
1918	Empalme Tablada (Sayago) a Tablada.
1928	San Carlos a Rocha.
1930	Maldonado a Punta del Este.
1934	Florida a Sarandí del Yí.
1936	Treinta y Tres a Río Branco.
1939	Sarandí del Yí a Blanquillo.
1950	Blanquillo a Km. 296.
1954	Km. 296 a Km. 329 (Línea Blanquillo).

La Estación Central que funcionaba desde el año 1871, se incendió totalmente 20 años más tarde por lo que de inmediato la empresa encomendó al Ing. Don Luis Andreoni la elaboración de un proyecto para una nueva estación. El 23 de junio de 1897 quedó habilitada para el servicio y a partir de 1955 tomó el nombre de "Estación Central José Artigas" como homenaje a nuestro prócer.

El 4 de enero de 1915 se aprobó la Ley de Nacionalización y Electrificación del Ferrocarril y Tranvía del Norte, línea que unía Montevideo con Santiago Vázquez, originándose en este hecho la explotación de la primera línea férrea del Gobierno. La misma Ley dispuso su electrificación para usarla como línea tranviaria. A cinco años de este acontecimiento se creó un organismo director denominado Ferrocarriles y Tranvías del Estado.

Desde 1915 a 1940 el Estado construyó aproximadamente 460 kms. de vía y adquirió otros 100 a las empresas británicas. Respecto al equipamiento del material rodante en el período anteriormente tratado, la locomotora a vapor

fue el primer elemento con que se contó como unidad de tracción; en cuanto al material de tráfico, se inició con los salones de pasajeros, tan conocidos y utilizados hoy en día, para poco tiempo después (1920) adquirir coches motores que en un principio fueron a vapor y más tarde con tracción a nafta, para culminar con los motores Diesel que resolvieron en forma más económica sus problemas de transporte.

Como consecuencia de las deudas contraídas por los ingleses durante la segunda Guerra Mundial —quienes tenían necesidad urgente de requerir sus capitales del exterior para pagar sus importaciones— y tras una serie de complejas negociaciones, se ratificó por ley del 31 de diciembre de 1948 el Convenio de Compra Venta que se había celebrado unos meses antes, entre el Gobierno de la República y las compañías Británicas de Ferrocarriles y Compañía del Puente del Cuareim. Transcurrido un mes, el 31 de enero de 1949, el Estado se hizo cargo formal de la dirección del sistema ferrocarrilero encargándose al Ministerio de Obras Públicas la toma de posesión del servicio, aún cuando su explotación se había iniciado el 1° de julio de 1947.

Todos los esfuerzos que se realizaron con fines de nacionalizar y centralizar el sistema, se concretaron



Vías de acceso a la Estación Central Gral. José Artigas.



Tren Ganz a la salida de Estación Central Gral. José Artigas.

con la aprobación de la Ley Orgánica del Servicio y la creación de la Administración de Ferrocarriles del Estado (A.F.E.), el 16 de setiembre de 1952.

Desde 1955 en adelante, los medios competentes de transporte terrestre evolucionaron según la adaptación que sus propias modalidades operativas tuvieron en el curso de los años. El ferrocarril entonces, se vio muy afectado, no ya limitando su desarrollo, sino que la escasa asistencia financiera de ese período, contribuyó a crear graves problemas a la empresa ferroviaria comprometiendo la prestación de sus servicios.

Síntesis de la evolución: 1967-1979

Luego del brusco descenso operado en el tráfico ferroviario, proceso que se inició en el año 1966 en el rubro Pasajeros y en el año 1967 en el rubro Mercancías llegándose a niveles mínimos en 1972, ha comenzado una fase de recuperación sostenida ya desde hace unos años.

La situación de deterioro del patrimonio que surge del análisis del período 1967-1976, comienza a revertirse a partir de 1973 por la recuperación de los ingresos y la disminución de los gastos totales. En 1976 si bien los gastos aumentaron, también lo hicieron los fondos de financiamiento de los mismos: ingresos propios y recursos legales, generándose superávit.

En el curso de 1977 se pusieron en marcha diversos programas; merecen destacarse los logros alcanzados en el mantenimiento intensivo y renovación de la infraestructura de vía, con la utilización de los equipos PLASSER incorporados en 1976.

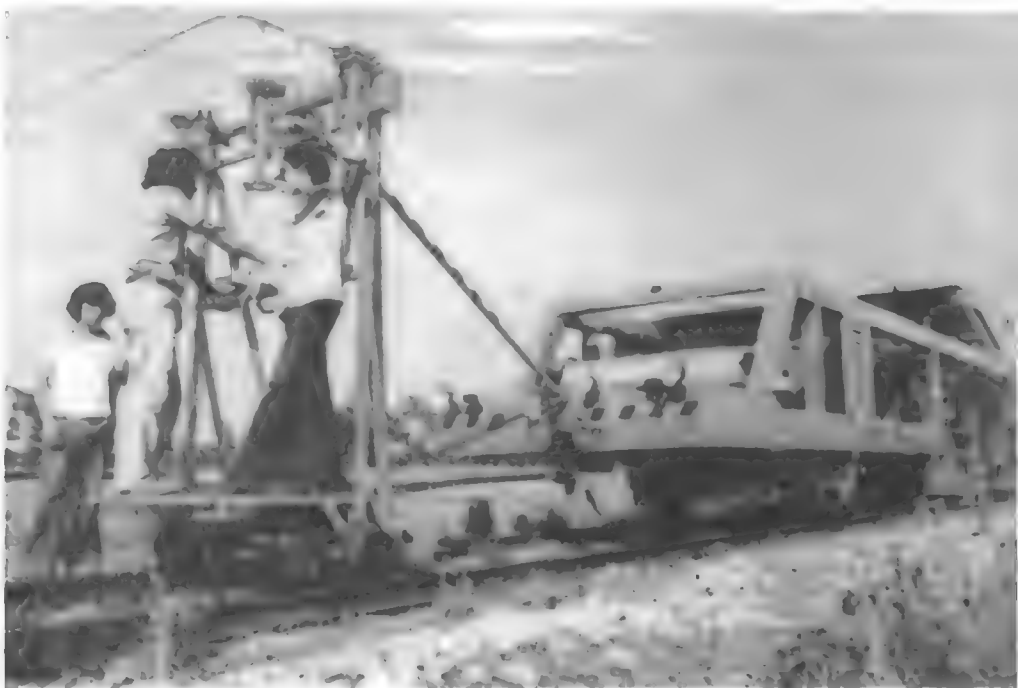
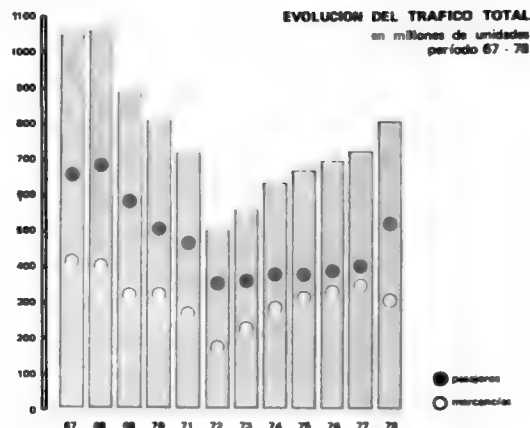
Pero el hecho más significativo lo constituyó el inicio de las obras Mercedes-Ombucito, que une la ciudad de Mercedes con el ramal a Fray Bentos inaugurado oficialmente el 31-3-1979 y que aporta ventajas de índole operativa al tráfico ferroviario de esa importante zona del Departamento de Río Negro, permitiendo acceder a una zona cerealera en comunicación directa con nuestros dos puertos de exportación: Montevideo y Fray Bentos. Este ramal se constituyó en el primer enlace del "Cordón Ferroviario Litoral".

No menos importante es el ramal Salto-Represa, de 14 kilómetros de extensión que arranca en estación Salto. Actualmente se encuentra prácticamente terminado el tendido de vías sobre la represa que unirán en un futuro próximo en forma definitiva varios países de este continente conformando así, una verdadera integración ferroviaria.

Si bien las líneas anteriormente nombradas justifican económicamente su explotación, otras observan una situación aceptable tales como:

La línea Km. 329 - Cruce sobre el Río Negro, para contribuir al desarrollo de una zona poco servida de transporte.

Línea 25 de Agosto - Mercedes - Colonia, con atractivas consecuencias económicas en el litoral del país.



Equipos Plasser de mantenimiento.



Vía sobre puente enlace Mercedes - Ombucito.



1

1 Talleres Peñarol.

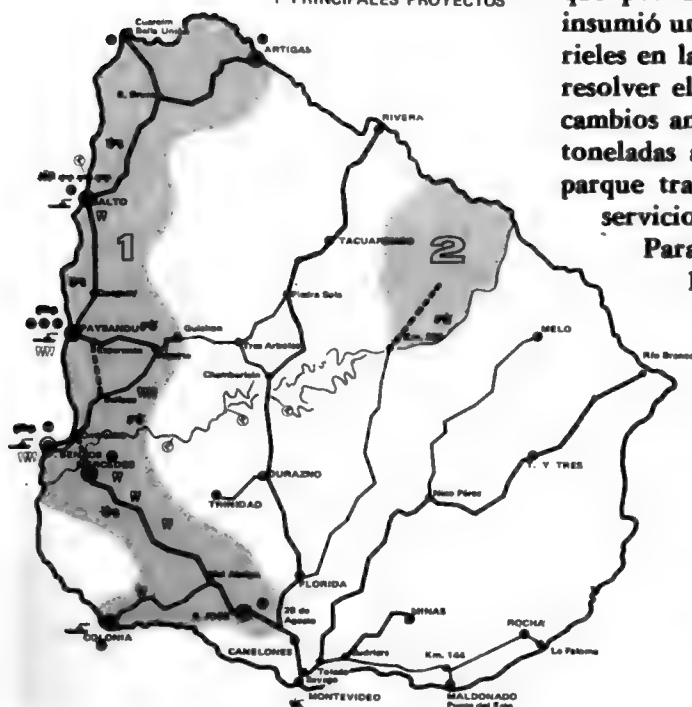


2

2 Moderno equipamiento de carga.
(Transporte de arroz a granel).

PLAN QUINQUENAL 1977 - 81

OBRAS DE REACONDICIONAMIENTO Y PRINCIPALES PROYECTOS



1 PROYECTO CORDON LITORAL
Y AREA DE INFLUENCIA

2 PROYECTO EXTENSION K 328
Y AREA DE INFLUENCIA

REFERENCIAS

- Agropecuaria
- Industria
- Almacenaje
- Energía
- Puertos
- Comisión Int. Ferroviaria
- Red férrea
- Reacondicionamiento proyectado
- Obras nuevas proyectadas
- Centros poblados
- Comisión Int. Carretera

Línea a Rocha y La Paloma - Resulta quizás la de mayor perspectiva inmediata dado el desarrollo de los centros pesqueros del Este, para lo cual el ferrocarril se prepara a llevar a cabo el transporte refrigerado de pescado.

Toda esta infraestructura vial, hace que uno de los principales objetivos sea intensificar los trabajos de reacondicionamiento de la red ferroviaria, que por descapitalización del Ferrocarril —que en términos generales insumió un lapso de más de 40 años— impidió la renovación normal de los rieles en la medida necesaria que lo exige el tráfico de hoy. A efectos de resolver el problema, el organismo ha planteado la necesidad de encarar cambios anuales de rieles considerando una adquisición mínima de 4.000 toneladas al año. Otro objetivo perseguido ha sido la recuperación del parque tractivo y del parque remolcado, habiéndose logrado volver al servicio un número importante de locomotoras.

Paralelamente, el material de carga aumentó con la adquisición de 1.143 vagones al Departamento de Defensa de U.S.A., el que hará frente a la demanda de carga con material apto mediante transformaciones que hace el propio Ente en sus Talleres.

El programa de puesta en funcionamiento de los nuevos trenes GANZ - MAVAG (adquiridos dentro de un convenio de intercambio con Hungría) se ha traducido en un incremento del tráfico de pasajeros, sin descuidar la política de atención preferencial a los salones metálicos, obteniéndose un índice de disponibilidad alto. El material de carga ha aumentado como fruto de los trabajos conjuntos de Talleres Sudriers, Peñarol y Paysandú. También se han incorporado vagones para transporte de granos y vagones cubiertos americanos, armados en las propias dependencias de A.F.E.

La red ferroviaria constituida por 2.987 kms. de líneas y ramales (en todo el territorio), presta un servicio de indudable repercusión al vincular por el transporte de pasajeros y carga, zonas productivas y puentes de acceso a los centros urbanos de la población apartada.

Puede establecerse entonces, que existe una base razonable para considerar al transporte ferroviario como un servicio importante en la economía nacional, que habrá de mejorar sensiblemente sus actuales condiciones de explotación. Dentro de la estructura del Plan se considera fundamental la meta de 1981, constituyendo lo que podríamos llamar la época de fructificación de todos los lineamientos desarrollados en pro de la modernización del sistema ferrocarrilero.

LOS CORREOS EN EL URUGUAY (1827 - 1979)

El correo durante el siglo XIX

Postas y Diligencias

En las primeras épocas de nuestra vida independiente, continuaron en vigencia los antiguos medios coloniales de comunicación: la carreta tirada por bueyes para el transporte de mercaderías y correspondencia y el jinete a caballo o chasque (del quechua "chasqui"), como intermediario entre puestos militares próximos.

El 7 de diciembre de 1827 el Gobierno estableció un sistema de chasques civiles, utilizando a vecinos baqueanos en el conocimiento de las distintas regiones y sus atajos. Pero este sistema no dio resultados muy satisfactorios por lo que pronto se crearía un nuevo servicio: el de las postas en postillones. En esos momentos la sede provisoria del Gobierno de la Provincia era la ciudad de Durazno por lo que todos estos sistemas tienen como centro de dispersión la mencionada localidad.

El 21 de diciembre de 1827 el Gobierno dispuso la designación de un Administrador General de Correos, según los siguientes términos:

"Durazno, diciembre 21 de 1827.

.....

El Gobierno Delegado pone en conocimiento del Exmo. Señor General en Jefe del Ejército que con esta fecha queda nombrado Administrador General de Correos de la Provincia el ciudadano don Luis de la Robla....."

"Luis Eduardo Pérez
Pedro Lenguas".

Una vez en posesión de su cargo, el señor de la Robla se dedicó a la instalación de la Administración Postal y el 11 de enero de 1828 estableció el primer estatuto orgánico de nuestro correo: el Reglamento Provisional por medio del cual se estableció el sistema de postas en postillones. El mismo constaba de un maestro de postas, responsable ante la Administración General de Correos de su gestión y de ayudantes o postillones, recabados entre los baqueanos del lugar. Cada casa de postas contaba con un mínimo de treinta caballos de servicio y dos o tres postillones, además de otros servicios afines como sitio para pernoctar y alimentación ocasional de los pasajeros de paso; un área para distribución de la correspondencia; los útiles necesarios para la reparación o sustitución de los implementos utilizados en los viajes y los edificios y caballerizas adecuados a tales fines.

El 5 de julio de 1828 se estableció el primer itinerario general de postas en postillones y constaba de 8 carreras en torno a la ciudad de Durazno: cuatro postas transversales con centro en la referida ciudad y cuatro formando una segunda estructura que recorría las costas del país, uniendo Salto con Rocha.

El 19 de enero de 1829 se establece una nueva estructura que tendrá a partir de ahora como centro a Montevideo. Consta de 3 carreras: una del litoral hasta Canelones, otra desde Rocha hasta Canelones y una central que une a Cerro Largo con Montevideo.

En febrero de 1832 un decreto estableció cuatro carreras: dos de ellas

comienzan en Montevideo y se dirigen hacia el oeste, bifurcándose hacia Colonia y Salto; las otras se dirigen hacia el este, dividiéndose en Solís Grande, una hacia Cerro Largo y la otra hacia Santa Teresa.

Durante la Guerra Grande (1839-1851) obviamente este sistema sufrió muchos inconvenientes y la ciudad sitiada de Montevideo dejó de ser el centro de sus actividades. En 1858 se aprobó un decreto estableciendo cinco carreras de postas, manteniendo lo establecido en 1832 y agregándole una quinta carrera desde Montevideo hasta Tacuarembó.

Hacia 1860 este sistema de postas fue sustituido por el de diligencias, el que a su vez fue desplazado por un medio de transporte terrestre técnicamente superior: el ferrocarril.

El 15 de mayo de 1860 se suscribió el primer contrato de postas en diligencias con la "Compañía de Mensajerías Orientales" de don Amaro Sienra. El mismo constó de 7 carreras: Montevideo - Nueva Palmira; Montevideo - Fray Bentos; Montevideo - Porongos; Montevideo - Tacuarembó; Montevideo - Artigas; Montevideo - Minas y Montevideo - Rocha.

El 9 de octubre de 1865 se firmó un nuevo contrato formado por 6 carreras que ya no servía tan bien como el anterior a las necesidades de la población y del Estado. Las mismas eran las siguientes: Montevideo - Nueva Palmira; Montevideo - Fray Bentos; Montevideo - San José; Montevideo - Porongos; Montevideo - Tacuarembó y Montevideo - Minas.

El 27 de mayo de 1873 se firmó el último contrato de postas en diligencias de que se tiene noticia. Este contrato, suscrito con la "Compañía de Mensajerías Orientales", no especificaba el recorrido sino que se limitaba a nombrar las localidades que servía. Al norte del Río Negro se incorporaron nuevas postas como Paso de los Toros y Rivera y se llegó a penetrar en territorio brasileño, llegando hasta Santa Ana y Yaguarón. El sur y este del país, por su proximidad con Montevideo, fueron servidos con regularidad por las diligencias, mientras que la zona suroeste volvió a retomar el antiguo sistema de las postas en postillones.

Con el tiempo, al ser desplazada por el ferrocarril, la diligencia se convirtió en complemento de éste, sirviendo zonas muy apartadas y con dificultades geográficas, prolongándose su uso hasta los primeros decenios del siglo XX.

El correo durante el siglo XX

Desarrollo, tecnificación

Con el fin de asegurar la integridad de la correspondencia, representantes de distintos países se reunieron y formaron el 9 de octubre de 1874 la UNION POSTAL UNIVERSAL (U.P.U.), cuyo organismo tiene su asiento en la ciudad de Berna (Suiza). El Uruguay se integró a esta entidad el 13 de julio de 1880, poniéndose de esta manera a la par de las naciones modernas. La Constitución de la U.P.U. determinó que sus miembros podrían establecer uniones regionales y el 2 de febrero de 1911 se integró la Unión de los Correos Sudamericanos. En la ciudad de Montevideo, los representantes de Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela, según la iniciativa expresada por el Dr. Francisco García y Santos, Director General de Correos del Uruguay fundaron el nuevo organismo regional. En esa misma fecha se creó la Oficina Internacional, con sede en Montevideo, que constituye un órgano de enlace permanente entre los países miembros y que funciona bajo la dirección de un Director General y la inspección del Director Nacional de Correos del Uruguay.

En 1921, la Unión de los Correos Sudamericanos se transformó en Unión Postal Panamericana al incorporarse a la misma los países de Centroamérica y Norteamérica. Todos los representantes se reunieron en Buenos Aires.

En 1926, se incorporaron Honduras y España en el Congreso efectuado en México. En la reunión de 1931 en Madrid pasó a denominarse "UNION POSTAL DE LAS AMERICAS Y ESPAÑA" (U.P.A.E.), con

sede en Montevideo. Su organización incluye un Congreso que se reúne cada 4 años en un país distinto; un Consejo Consultivo y Ejecutivo que se reúne todos los años en Montevideo, compuesto por 5 miembros que son elegidos en cada Congreso y la Oficina Internacional ya mencionada, con sede en Montevideo.

El Uruguay es pues centro de reuniones internacionales con referencia a las comunicaciones postales, señal de su indudable importancia regional y mundial en ese ámbito.

Hasta 1915, en nuestro país, los servicios de correos estaban a cargo de la Administración General de Correos, entidad estatal surgida en 1827. Por su parte los servicios telegráficos y telefónicos estaban a cargo de empresas privadas. Pero la Ley del 16 de diciembre de 1915 de reorganización y Monopolio de correos, telégrafos y teléfonos, creó la Administración General de Correos, Telégrafos y Teléfonos, con sucursales en las capitales de Departamento y en las localidades más importantes del territorio nacional. Los tres tipos de comunicaciones estuvieron unidos hasta 1931 en que se creó la Administración General de las Usinas Eléctricas del Estado, que monopolizó los servicios telefónicos de todo el país. A partir de ese momento continuaría la Administración General de Correos y Telégrafos.

El Decreto-Ley N° 8.983 de 24 de abril de 1933 estableció que esta Administración pasaría a denominarse "Dirección General de Comunicaciones", estando regida por un Director General con un Consejo Consultivo, con funciones de asesoramiento técnico y administrativo.

En diciembre de 1947, el Gobierno autorizó la implantación del sistema mecánico de franqueo de la correspondencia y la adquisición de seis máquinas para franqueo, diez balanzas y seis máquinas de obliterar, iniciando una nueva era de mecanización de las tareas.

La Ley N° 12.320 del 12 de setiembre de 1956 aprobó un convenio con la Unión Postal de las Américas y España y varios acuerdos relativos a valores declarados, encomiendas y giros postales y la erección de un monumento conmemorando el Convenio Postal de 1938.

La Ley N° 12.804 del 10 de enero de 1961 reglamentó la entrada en vigencia de las tarifas sujetas al régimen de la Unión Postal Universal.

En el año 1977, el Correo de nuestro país cumplió el sesquicentenario de su fundación, siendo numerosos los actos destinados a la tan grata recordación de ese acontecimiento, que se realizaron en distintos puntos del país: exposiciones filatélicas; una posta entre Trinidad y Durazno, recordando los tiempos pasados; un premio hipico corrido en Maroñas; trabajos literarios sobre la Historia del Correo; representaciones teatrales; juegos deportivos; culminando con un acto en la Casa Central en el que se adjudicaron medallas a antiguos funcionarios del Instituto y diplomas a los alumnos egresados de la Escuela de Capacitación Postal.

En los últimos años, el servicio postal ha logrado meritorios avances en el terreno de la tecnificación y eficiencia de su prestación. Un problema de gran envergadura lo constituía el alquiler de los locales de las oficinas postales. Se ha procurado adquirir locales propios en todos los departamentos del país, modernizándolos cuando era necesario y se han construido otros nuevos con los últimos adelantos en materia de comodidad e instrumental adecuado.

Han mejorado notablemente numerosos servicios como el de giros postales y el servicio expreso. El edificio central del Correo resultó desbordado por la nueva modalidad de trabajo y fue necesario habilitar otro sobre la Rambla Roosevelt, en el que se instaló el nuevo centro de clasificación.

El personal se ha ido renovando en base a la Escuela de Capacitación Postal de la que egresan funcionarios jóvenes, con la preparación actualizada que las necesidades de la época requieren.

Esta Escuela ya estaba prevista en el Artículo 15° de la ley de 16 de diciembre de 1915 de creación de la Administración General de Correos, Telégrafos y Teléfonos. En ella se establecía que los funcionarios deberían ingresar por concurso y que debía crearse una escuela de capacitación lo antes posible.

Durante muchos años estos planes debieron postergarse y en 1950 apareció un proyecto de creación de la Escuela, elevado al Ministerio de Industria y Trabajo. Sin embargo, recién en 1974 entró en funcionamiento la Escuela Postal y en ese año y el siguiente se dictaron cursos de adiestramiento especialmente para carteros aunque también hubo cursos básicos de capacitación. En 1975 se aprobó la reestructura y racionalización administrativa de la Dirección Nacional de Correos y se creó la actual Escuela de Capacitación Postal. Durante el año 1976 se dictaron cursos básicos, cursos obligatorios de actualización para inspectores y cursos por correspondencia para los funcionarios postales del interior del país.

El Decreto 903/73 dispuso pruebas para los funcionarios de determinados cargos del escalafón y en la Escuela se brindaron cursos para prepararse para rendir esas pruebas.

Otras mejoras del servicio postal incluyeron la alta mecanización de las tareas patentada en un promedio de una carta clasificada por segundo, prueba tangible de la eficiencia lograda. También la flota de camionetas, motos, motonetas, bicicletas y camiones se acrecentó con unidades nuevas, con vistas a su conservación en las mejores condiciones posibles para el uso del servicio.

Con todas estas armas el Correo viene cumpliendo con su misión de fomentar el desarrollo estimulando el comercio, la industria, las comunicaciones en general, la cultura, las manifestaciones del espíritu y la expansión de la alfabetización, constituyéndose en un factor imprescindible para el logro de la unidad política y administrativa del país, social y económica y realmente en todos los aspectos, llegando a todos los rincones con su mensaje.

La filatelia uruguaya

La filatelia, o sea la ciencia de coleccionar e investigar los sellos especialmente de correo, merece un capítulo aparte por su importancia social y cultural. Al efecto debe recordarse la personalidad de don Atanasio Lapido que fuera designado Administrador General de Correos el 16 de abril de 1856 y a cuya iniciativa se debe la implantación de las estampillas adhesivas y la organización del primer servicio de carteros con que contó la ciudad de Montevideo.

El primero de octubre de 1856 apareció el llamado "Timbre de Diligencia", estampilla que se utilizaba para franquear la correspondencia que se transportaba por ese medio. Este sello venía en tres valores: 60 centavos, de color azul; 80 centavos, de color verde y un real, de color punzó o bermellón (rojo oscuro). Esta estampilla es la única que figuraba con la denominación "centavos", todas las que aparecieron luego tenían la palabra "centésimos" grabada. Continúa siendo la joya más preciada por los coleccionistas a causa de su rareza y escasez.

El 26 de marzo de 1858, Lapido estableció el franqueo recíproco con la Argentina y puso en circulación tres estampillas llamadas "Soles, cifras dobles" de tres clases: 120 centésimos, en azul; 180 centésimos, en verde y 240 centésimos en punzó. A estos "Soles" le siguieron en 1859 los "Soles, cifras finas" y los "Soles, cifras gruesas" entre 1860 y 1862. El 2 de marzo de 1866 aparecieron los sellos con perforaciones en el borde y precisamente se denominaron: "Cifras dentadas".

El 11 de enero de 1866 comenzaron a circular valores postales impresos con los mismos clisés de los sellos anteriores. A partir de julio de 1869 se comenzó a retirar la circulación de este papel moneda.

Al comenzar el siglo XX aparecen las emisiones de sellos conmemorativos de hechos históricos relevantes; en memoria de figuras insignes de nuestra historia y del mundo; los símbolos nacionales; los monumentos de nuestra capital; la fauna y la flora autóctonas; exposiciones memorables; inauguración de importantes obras públicas; acontecimientos deportivos, etc., las que prolongan hasta nuestros días. La emisión de sellos constituye un verdadero puntal cultural y un manual de la Historia

Nacional y hasta Universal, reflejando los distintos acontecimientos de modo atractivo y placentero.

En 1926 se fundó el Club Filatélico del Uruguay, entidad decana de este tipo de instituciones en nuestro país y cuya actividad más importante ha sido siempre la organización de exposiciones filatélicas de carácter nacional e internacional.

Todas las entidades vinculadas a la filatelia están agrupadas en la Federación Uruguaya de Filatelia (F.U.F.) con sede en Montevideo, la que a su vez forma parte de la Federación Internacional de Filatelia (F.I.P.) con sede en Luxemburgo (Europa).

La filatelia promueve un intercambio cultural muy provechoso entre miembros de las instituciones de todos los países del mundo que, a través de los sellos, acortan las distancias y fomentan la amistad de personas alejadas unas de otras pero con un interés común.

CRONOLOGIA DE LOS SERVICIOS DE CORREOS EN EL URUGUAY:

FEBRERO DE 1793 — La Real Administración de Correos, instalada en Buenos Aires, resuelve instalar el servicio postal en Montevideo.

JULIO DE 1828 — Se establece el primer itinerario de postas en postillones.

ENERO DE 1829 — Se amplía el itinerario de postas.

DICIEMBRE DE 1844 — Desde el Cerrito, Oribe dicta un decreto restableciendo la Administración General de Correos.

SETIEMBRE DE 1852 — Don Atanasio Lapidó firma un contrato con el Gobierno para realizar un servicio de postas entre Montevideo y diversos pueblos del interior.

ABRIL DE 1856 — Lapidó es designado Administrador General de Correos.

OCTUBRE DE 1856 — Aparece el "Timbre de Diligencia".

MARZO DE 1857 — Se establece el franqueo recíproco con Argentina.

JUNIO DE 1859 — El Poder Ejecutivo dicta un decreto estableciendo la obligatoriedad del franqueo por sellos postales.

JUNIO DE 1860 — Instalación de la primera sucursal de la Administración General de Correos en la calle Uruguay N° 25 de Montevideo, local de la "Mensajería Oriental".

SETIEMBRE DE 1865 — Se aprueba el Decreto Orgánico de Correos, el Reglamento de Administración y lo relativo a la Convención Postal entre Paraguay y Argentina.

JULIO DE 1866 — Se ponen en circulación sobres timbrados de valor de cinco centésimos.

25 DE MAYO DE 1867 — Se inaugura la nueva casa destinada a Dirección General de Correos, diseñada por el ingeniero inglés Thomas Havers y bajo la dirección del constructor italiano Juan Martinelli.

16 DE DICIEMBRE DE 1915 — El Poder Ejecutivo promulga la ley que establece el monopolio del Estado en la explotación de los servicios de correos, telégrafos y teléfonos del país.

24 DE ABRIL DE 1933 — Ley disponiendo que la Administración General de Correos y Telégrafos se denomine Dirección General de Comunicaciones.

LA RED VIAL NACIONAL Y EL TRANSPORTE

En las primeras épocas de nuestra vida independiente existió en materia de caminos una primera etapa de inercia, durante la cual la carreta de eje de palo con sus tres yuntas de bueyes fue el único medio de transporte, estando marcados los caminos por las sendas dejadas por el propio tránsito en los sitios naturalmente más aptos.

Nuestra legislación demuestra que demoró en contarse con organismos especializados encargados de las obras de caminería. Recién en 1865 se produce el primer acto importante de gobierno al dictarse un Decreto-Ley en el cual se enmarca no sólo el deslinde de los caminos sino una serie de disposiciones técnicas incluyendo la clasificación de los mismos en generales, departamentales y vecinales, correspondiéndoles 43, 26 y 17 metros de ancho respectivamente. Esta disposición legal se complementa con: 1) la aprobación, en 1875 del Código Rural —donde se incluyen disposiciones sobre clasificación y policía de caminos—; 2) la sanción el 15/4/884 de la Ley N° 1682 que crea la “Dirección General de Caminos Nacionales”; 3) Ley N° 1810, de 25 de julio de 1885, que en su artículo 14, refiriéndose al impuesto de Patentes de Rodado establecía: “el producido de este impuesto será invertido exclusivamente en composturas de pasos y caminos departamentales y vecinales...”; 4) en 1889, ley de servidumbres para caminos (paso, búsqueda y extracción de materiales, desagües, etc.); 5) sanción el 13 de octubre de 1905 de la Ley N° 3001 “Empréstito de Vialidad y Obras Públicas”.

El surgimiento masivo del automóvil y de las líneas de autobuses, impulsa el mejoramiento vial urbano y nacional. Ya en 1886 se inaugura la primera carretera de macadam que une Montevideo con Las Piedras, aprobándose el 12 de diciembre de 1903 una ley declarando obligatoria la pavimentación de los caminos nacionales y departamentales en los límites del departamento de Montevideo.

Nuevo impulso adquiere la obra vial a partir de la financiación de los trabajos con fondos permanentes creados por la Ley de “Vialidad e Hidrografía” de 1928.

Nuestra estructura vial carretera mantuvo desde su inicio la característica de un sistema radial concéntrico, convergente en la ciudad-puerto de Montevideo; el Plan de Obras de 1965 es el primer intento de un ordenamiento territorial, al proyectar carreteras transversales que cruzan nuestro país, uniéndose en sus extremos con los sistemas viales de Argentina y Brasil.

En la actualidad el organismo encargado de la red vial nacional es la Dirección de Vialidad del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Ella se ocupa de todo lo atinente a construcción y mantenimiento vial a través de su Oficina Central en Montevideo y de nueve Oficinas zonales distribuidas en todo el país.



Red vial carretera en 1933.

Esta Dirección se sirve de empresas nacionales por medio de licitación pública para la construcción de obras. En lo referente al mantenimiento, la Dirección de Vialidad se encarga directamente sólo en forma parcial de las operaciones de rutina, ya que para una parte de éstas, recurre ya sea a arrendamiento de servicios como a contratos con empresas de construcción vial y para el mantenimiento extraordinario, exclusivamente a contratos licitados como en el caso de construcción completa.

En oportunidad de Estudios y Proyectos de nuevas obras o remodelación de las existentes, la Oficina Administradora de Proyectos (AD. PRO.) del M.T.O.P. es la encargada de contratar y supervisar los trabajos de Consultores nacionales o internacionales a esos efectos.

La red vial departamental constituye la red alimentadora de la red nacional y está bajo la competencia de las Intendencias Municipales de cada Departamento por lo que concierne a mantenimiento y nuevas construcciones. Generalmente las Intendencias, a través de sus oficinas de Vialidad Municipal, se ocupan directamente de toda obra vial que les compete.

En casos especiales se establecen convenios entre el M.T.O.P., las oficinas regionales de la D.N.V. y las Intendencias para trabajos que son de utilidad recíproca, así como las Intendencias realizan a veces convenios con los vecinos interesados en obras viales que afectan el desarrollo.

Nuestra red nacional de carreteras está integrada por tres parciales definidas de acuerdo al siguiente criterio general:

- Red Primaria: constituida por las rutas o tramos de ellas que unen puntos de conexión internacional.
- Red Secundaria: constituida por las rutas o tramos de ellas que conectan las Rutas de la Red Primaria.
- Red Terciaria: o de alimentación, constituida por algunas rutas o tramos de ellas, de acercamiento local a las rutas de la categoría anterior.

La primera alcanza una extensión de 3.407 kms.; la segunda 4.234 kms. y la tercera 2.153 kms.

La extensión total de la Red Nacional es de 9.794 kms., dato al que agregamos la siguiente información:

kilometraje con	
pavimento superior	1.316 km - 13,44%
kilometraje con	
pavimento medio	4.902 km - 50,05%
kilometraje sin	
pavimentar	<u>3.576 km - 36,51%</u>
	9.794 km 100 %

El estado de conservación de las mencionadas redes es diferencial y en función específica de su relativa importancia, a más de las especiales características de sus rutas componentes.

Con respecto a la Red Vial Nacional, la tendencia general actual es dar énfasis fundamental a la gradual transformación de las características técnicas (geométricas y estructurales) de las rutas que integran la Red Primaria a fin de capacitarlas para las condiciones del tráfico internacional.

Se prevé que, en un plazo de 10 años, puede incrementarse la calidad de nuestras redes parciales,

- 2.360 km de pavimento superior para la Red Primaria
- 1.640 km de pavimento superior para la Red Secundaria
- 2.000 km de pavimento medio para la Red Secundaria

con lo que se alcanzará a:

- 1 - Dotar de pavimento superior al total de la Red Nacional.



Red vial carretera en 1974.

2 - Dotar de pavimento superior a 1.818 kms. de la Red Secundaria.
 3 - Dotar de pavimento medio a 2.000 kms. de la Red Secundaria, con lo que quedará pavimentado un total de 7.225 kms., que representan un 73,77% del total de la Red Nacional actual.

El sistema radial formado por las rutas: Montevideo - Colonia; Rosario - Mercedes; San José - Bella Unión; Montevideo - Rivera; Montevideo - Río Branco y Montevideo - Chuy, requiere una agilitación de comunicaciones, que en estos momentos sólo la continuidad de la Ruta UR 026 (Paysandú - Río Branco) ofrece permanente.

Entre las últimas obras licitadas señalamos las de:

- Ruta 3 - Complementación en tramo Bella Unión - Arroyo Yacuy.
- Ruta 57 - Tramo Trinidad-Cardona con puente sobre arroyo Monzón.
- Ruta 11 - Tramo Ecilda Paullier - Pueblo Soler
- Ramal de Acceso a Represa de Salto Grande,

y en las a licitar: Accesos a Montevideo, remodelación de Rutas 1, 5 y 8.

La red vial nacional cuenta, en la actualidad, *individualmente para cada ruta y sin deducir los tramos comunes*, con 10.242 kms. de extensión, correspondiendo su discriminación al siguiente detalle que complementa el cuadro de la página anterior:

DETALLE	EXT.	PAV.	TTA.	TTS.
Rutas de primera categoría (enlace de los puntos de conexión internacional)	3.931	3.664	267	—
Rutas de Segunda Categoría (enlace de Rutas de Primera Categoría)	4.090	1.952	2.138	—
Rutas de Tercera Categoría (enlaces de rutas de Segunda Categoría)	2.221	675	1.049	497
TOTALES	10.242	6.291	3.454	497

Nota: a) Las cifras son en kilómetros.

b) Las abreviaturas corresponden a: EXT., extensión; PAV., pavimentada; TTA., transitable todo el año; TTS., tránsito momentáneamente afectado por sumergibilidad de algunos puentes.

Salvo los 497 kms. de TTS en que, en épocas de crecientes, pueden estar afectadas en trabajos de mantenimiento de rutina, los demás se encuentran en adecuadas condiciones para el tránsito a que se encuentran afectados, especialmente en lo que respecta a los pavimentados.

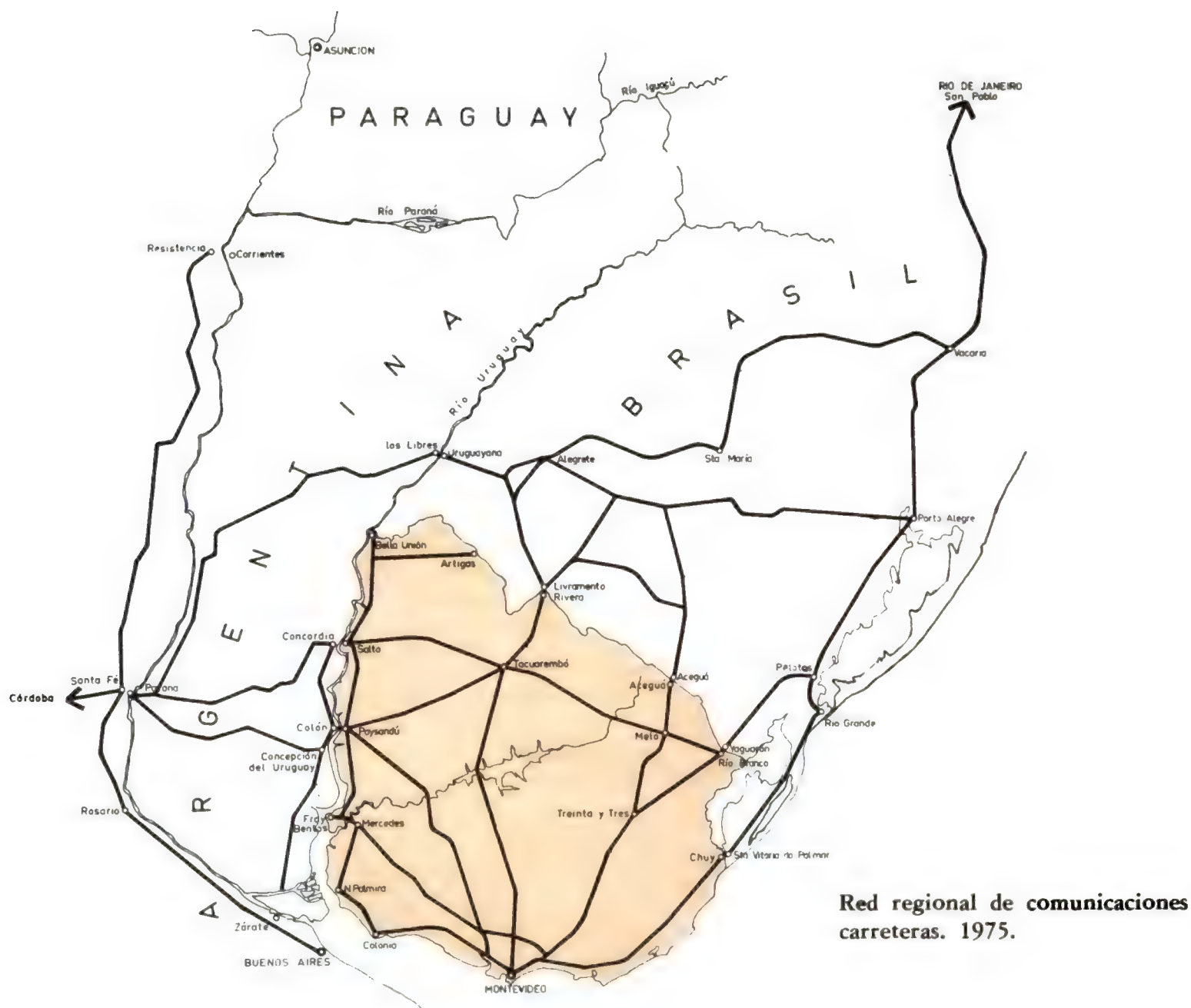
La inversión promedial actualizada en obras de mantenimiento de rutina —atención sistemática de los trabajos comunes en toda la extensión de la red, los que se realizan por el sistema de administración directa—, alcanza a N\$ 106.500.000, lo que equivale a un costo unitario promedio de N\$ 10.400/km. El mantenimiento extraordinario corresponde a obras de rehabilitación, tanto en tramos de rutas como de puentes, cuyo monto resulta de programaciones anuales, siendo el promedio actualizado de este tipo de trabajos de N\$ 118.000.000.

Nuestro país se conecta vía terrestre con los países vecinos, República Argentina y República Federativa del Brasil a través de once conexiones principales.

Ellas son las siguientes:

- (1) *Puente Internacional entre Bella Unión (Uruguay) y Barra de Quaraí (Brasil).*

La conexión vial estuvo definida hasta fecha reciente, por un antiguo puente ferroviario, de acero, sobre el río Cuareim, propiedad, en toda su extensión de Uruguay, como consecuencia de la nacionalización de los ferrocarriles. En la actualidad el tránsito ferroviario se encuentra suspendido y el gobierno brasileño ha construido un puente carretero en hormigón armado, un tablero pretensado, ubicado paralelamente al puente ferroviario. Nuestro Ministerio de Transporte y Obras Públicas



Red regional de comunicaciones
carreteras. 1975.

ha construido, por contrato, el acceso uruguayo al mencionado puente, en una longitud de 1.200 m. Fue habilitado el día 25 de noviembre de 1977.

(2) Presa de las Obras Hidroeléctricas de Salto Grande.

En este proyecto, actualmente en ejecución, se ha previsto la doble conexión, carretera y ferroviaria, empleando la propia presa con infraestructura de ambas vías. Se prevé su terminación para 1980-81.

(3) Puente Internacional Gral. José Artigas entre Paysandú (Uruguay) y Colón (Argentina).

Esta obra salva el curso del Río Uruguay, cinco kilómetros al norte de Paysandú. Se trata de un puente carretero de hormigón pretensado, de 2.360 m. de longitud entre estribos. Se habilitó al servicio público el día 9 de marzo de 1977.

(4) Puente Internacional Gral. José de San Martín entre Fray Bentos (Uruguay) y Puerto Unzué (Argentina).

Es un puente vial de hormigón precomprimido, cuya longitud total alcanza a 5.400 m., incluyendo 1.700 m. de viaducto en territorio argentino y 200 metros en uruguayo. Habilitado el 20 de enero de 1978.

(5) Colonia (Uruguay) - Buenos Aires (Argentina).

La conexión se realiza actualmente por medio del ferry-boat, Hovercraft, aliscafo y avión.

(6) *Puerto de Montevideo - Puerto de Buenos Aires.*

Conexión fluvial.

(7) *Cbuy (Uruguay) - Xbui (Brasil).*

Conexión terrestre, sólo vial, entre las rutas 9 (Uruguay) y BR 471 (Brasil).

(8) *Puente Internacional Barón de Mauá sobre el Río Yaguarón, entre Río Branco (Uruguay) y Yaguarao (Brasil).*

Puente mixto, carretero y ferroviario, conecta las rutas 26 (Uruguay) y BR 116 (Brasil).

(9) *Marco de Aceguá.*

Conexión terrestre, sólo carretera, entre las rutas 8 (Uruguay) y BR 153 (Brasil).

(10) *Plaza Internacional entre Rivera (Uruguay) y Livramento (Brasil).*

Conexión terrestre carretera y ferroviaria. La primera relaciona las rutas 5 (Uruguay) y la BR 158 (Brasil); la segunda es con cambio de ancho de trocha. Se encuentran en construcción las instalaciones del Paso de Frontera en la sección que corresponde a Uruguay, así como se ha llamado a licitación para la construcción de las obras de enlace de las referidas rutas en territorio uruguayo.

(11) *Puente Internacional sobre el Río Cuareim entre Artigas (Uruguay) y Quaraí (Brasil).*

El puente internacional vial, identificado como el "De la Concordia", conecta los sistemas viales que acceden a ambas ciudades, es decir, las rutas 4 y 30 de Uruguay y las rutas BR 377 y BR 290 (Brasil).

La longitud total de puentes internacionales, alcanza a 7.410 m. y 2.840 m. de viaductos; no se ha incluido la longitud que corresponde al puente sobre la Presa de Salto Grande.

El transporte implica la totalidad de sus medios y modos, debiendo constituir un sistema orgánico. Su desarrollo, íntimamente relacionado con nuestra evolución económica, por haberse orientado ésta, desde un principio hacia la exportación de los productos que resultan de la actividad agropecuaria, tiene como función principal atenuar los obstáculos de distancias interpuestos entre la producción y el consumo.

La red de transporte, favorecida en su expansión por las condiciones físicas y dimensionales del país, debe actuar como un elemento más de integración territorial.

Los medios de comunicación terrestres se basaron en la época de la colonia en el sistema de transporte a tracción a sangre: caballos y carretas tiradas por bueyes. En la segunda mitad del siglo XIX se incorpora el sistema de diligencias y años después el ferrocarrilero.

Al aumentar las necesidades de afirmar las comunicaciones con la campaña, aparece el escollo más importante en el transporte terrestre: el cruce transversal de los cursos de agua. Salvar estos obstáculos, aún con la ayuda del baqueano y del cuarteador, fue un problema insoluble hasta la construcción de los primeros puentes carreteros.

El 15 de mayo de 1860 se suscribió el primer contrato de postas en diligencias; el ordenamiento de nuestro territorio mediante el sistema de postas a caballo, comprende el itinerario de postas terrestres y postas acuáticas que unen al país con la República Argentina.

En los últimos decenios del siglo pasado el sistema de postas fue sustituido por el ferrocarril cuya incorporación supone un cambio fundamental, comparable al que produjo la aparición del automóvil.

El transporte ferroviario es sistematizado por la ley del 27 de agosto de 1884, reglamentada por decreto del 3 de setiembre de ese año y complementada por las leyes del 1º de julio de 1886; 30 de noviembre de 1888 y 6 de setiembre de 1889.

A partir de 1915 el Estado se integra al sistema ferroviario ingresando en la competencia como entidad transportista.

En el período 1880-1915 se incorporan dos modos revolucionarios de transporte: el automotor terrestre y la navegación aérea, resultando de menor importancia la invención de la bicicleta.

En 1904, Alejo Rossell y Rius importa el primer automóvil al Uruguay. Para tener una idea exacta de la gran difusión de este medio de transporte señalaremos que en 1912 estaban empadronados, solamente en la capital 700 automotores y en 1932, 45.000 automotores.

Los orígenes del transporte colectivo de pasajeros debemos rastrearlos en los últimos años del siglo XIX. En 1897 se funda la "Sociedad Comercial de Montevideo" con capitales ingleses y encargada de la prestación de los servicios de los tranvías a caballo. En el año 1906, fecha de inicio de los trabajos de tendido de cables, comienzan los servicios con tranvías eléctricos; de esta forma se inicia una nueva era en el transporte colectivo capitalino, otorgándosele en 1907 una concesión a la empresa anteriormente citada y a "La Transatlántica" —fundada ese año con capitales alemanes—, para que se encarguen del transporte colectivo de pasajeros. Esta última empresa fue absorbida por "La Comercial" en 1927; esta compañía funcionó hasta 1947 en que es municipalizada, transformándose en AMDET.

El 16 de agosto de 1937 principió sus actividades la "Cooperativa Uruguay de Transportes Colectivos S.A. (C.U.T.C.S.A.) con un "régimen mixto de sociedad anónima y cooperativa de administración y propiedad". Por Decreto N° 1750, promulgado por la Intendencia el 22 de diciembre de 1937 se otorga a esta empresa la concesión del servicio de transportes en Montevideo, estabilizándose así la industria del ómnibus.

A pesar de las mejoras introducidas por AMDET con la eliminación de los vetustos tranvías eléctricos y la modernización de su parque automotor, sumado al crecimiento constante de CUTSA, el servicio colectivo de pasajeros mantenía carencias que se resuelven con el surgimiento en el año 1963 de las cooperativas de obreros del volante COET, UCOT y COME, por un lado y con las derivadas por la privatización de AMDET en 1975 - COTSUR, RAINCOOP y COOPTROL por otro.

En la década de 1930-40 el desarrollo carretero se centró en especial, al sur del río Negro, en las proximidades de Montevideo y sobre la costa. Desde ese momento cinco departamentos cuentan con servicios de transporte interdepartamental de pasajeros, que los une entre sí y con la capital. Simultáneamente comienza a intensificarse el transporte de carga con camiones. El resto de los departamentos tiene precario servicio de autobuses. Debemos destacar además que los departamentos limítrofes con Brasil no estaban conectados con Montevideo por medio de un tránsito regular de autobuses pero sí lo estaban en algunos casos con importantes poblaciones de Río Grande do Sul, debido en parte a que las vías camineras eran superiores en estos casos que las que conectaban con la capital.

Luego de los primeros intentos de organización de empresas de transporte interdepartamental como tales, inician sus actividades COPSA y ONDA y ya en 1976 la Dirección Nacional de Transporte registra 13 empresas con un parque automotriz formado por 514 unidades. Simultáneamente surge el primer antecedente legal al aprobarse el 17 de enero de 1935 un Reglamento de Servicio Interdepartamental de ómnibus, en el que se fijan dos categorías de servicios: los regulares y los de turismo. En dicho Reglamento se establecía que nadie podría explotar esta clase de servicio sin un permiso otorgado por las Intendencias Municipales de los puntos iniciales y terminales. Los permisos interdepartamentales se otorgaban de común acuerdo, entre departamentos, en base a ordenanzas generales de tránsito.

El Ministerio de Transportes y Obras Públicas es el organismo rector, normativo y de contralor de todas las cuestiones relacionadas con el transporte.

El transporte de pasajeros cumple con las condiciones inherentes a un servicio público: servicios regulares sujetos a recorridos y horarios prefijados, obligación de transportar, tarifas controladas, etc. Los servicios prestados son aceptables y adecuados a la demanda existente, fundamentalmente en la media y larga distancia.

En lo concerniente al transporte de carga, el mismo es regulado por la Dirección Nacional de Transporte tanto en lo interno como en lo internacional, de acuerdo al número de vehículos de cada empresa dedicada al transporte internacional, se le adjudican los cupos de tonelaje a transportar.

Finalmente podemos establecer: 1) que el sistema de transporte de carga en su dimensión actual no obstaculiza un crecimiento económico por haber realizado el país desde tiempo atrás importantes inversiones que lo han dotado de infraestructura y medios de transporte en cantidad estimable; 2) el análisis del parque automotor nacional existente en 1976 arroja los siguientes totales:

PARQUE 1976

Automóviles	127.107
Pick ups	63.325
Camiones	34.775
Tractores (no agrícolas)	1.209
Semi - acoplados	1.545
Acoplados	1.138
Total de ómnibus	3.305
TOTAL	232.404

ONDA

ORGANIZACION NACIONAL DE AUTOBUSES S. A.

Onda es una Empresa netamente nacional constituida por más de 3.000 accionistas. Es la mayor fuente ocupacional del país con 1.700 funcionarios fijos todo el año. La Dirección de la Empresa está a cargo de 7 Directores renovados anualmente en forma parcial, por medio de elecciones entre sus accionistas.

Como empresa de transporte de casi 40 años de vida ha coadyuvado al progreso que el país ha vivido en su desarrollo.

En ese ciclo ha contribuido a la colonización del interior de la República colaborando desde el punto de vista económico con la construcción de carreteras y recorriéndolas a lo largo de 70.000 kilómetros diarios, lo que equivale casi a dos vueltas a la circunferencia de la tierra.

En toda su extensión transporta gratuitamente a los niños escolares; habitantes de las zonas más apartadas, pueden dar fe de lo que representa, en servicio, el pasaje y la detención de las unidades de Onda.

Como Empresa privada no está exenta de aportes sociales y es su rendimiento multimillonario muy apreciable para las arcas del Estado, que lo transforma en obras de interés nacional y social.

Su Director Gerente es acompañado por un excelente equipo de técnicos y asesores, y cuenta asimismo con agentes y sub agentes en todo el territorio de la República. Su vasto personal inspectivo; sus conductores seleccionados, luego de intensos cursos de aprendizaje y capacitación, "test de orientación y de inteligencia"; sus guardas verdaderos "capitanes de barco", también elegidos por su disposición a colaborar con el pasajero e incrementar las buenas relaciones de la Empresa con la sociedad uruguaya, proporcionan un servicio seguro y eficiente y a la vez constituyen un medio de solidaridad, simpatía y vinculación entre las distintas áreas de nuestro territorio. Su red de tránsito planifica las 140 frecuencias diarias que Onda cumple en el país y soluciona diligentemente los eventuales inconvenientes que pudieran surgir en las rutas.

El mantenimiento de su flota de 170 unidades, es realizado por un personal altamente capacitado, en los talleres de su propiedad, que son los más completos de nuestro medio.

En forma continua se efectúan estudios y chequeos para contemplar las necesidades de servicios, que actualmente, en el plano nacional, transportan tres millones de pasajeros por año; y en el internacional, para la promoción en el exterior, fundamentalmente en Argentina y Brasil, de las bondades de nuestras playas y demás atracciones turísticas.

Trata de fomentar o contribuir al desarrollo de las grandes obras de infraestructura turística y cuando sus recursos no le permiten encarar un proyecto de mayor volumen, gestiona créditos, todos sobre la base de que las obras se realicen dentro del régimen de concesión, permitiendo que en plazo breve las mismas pasen al Estado.

Onda tiene además, la preocupación de prolongar y anticipar las temporadas de los balnearios, creando nuevas y efectivas atracciones turísticas. Es así que en el Litoral y en el centro del país tiene algunos proyectos ya en realización, de villas turísticas que se concretan mediante amplios convenios de los que participan las instituciones del Estado y todos los particulares que lo deseen, como es el caso de la realizada en el Parque Andresito, que la Intendencia de Rocha en virtud del éxito de esta iniciativa ha recomenzado a ampliar.

Tampoco estará ajena la Empresa a estas ampliaciones, como no lo estará respecto a la Villa Turística de Paso de los Toros, en el Parque Nacional, junto al Parador más importante del país, a lo que se proyecta para la urbanización de las Termas de Guaviyú, a los planes que necesariamente deberán realizarse en la Coronilla en el Parque Santa Teresa, y a todos los que irán surgiendo en el futuro, porque entiende que debe colaborar y es necesario realizar más inversiones, para asociarse a los esfuerzos que se realizan en beneficio del progreso del Uruguay.

COMPañIA DE OMNIBUS DE PANDO S.A.

C.O.P.S.A.



En el año 1930, el transporte entre Pando y Montevideo lo cumplía un grupo de ocho omnibuseros en dura competencia, pero digna del mayor elogio. Consistía en ganar cada vez un pasajero más, que eran muy pocos en ese entonces. Era la época romántica en la cual se esperaba al pasajero y a veces, se le llamaba. Se transportaban medicamentos, mensajes y distintos encargos de un cliente a otro, sin costo alguno.

Estos transportistas fueron verdaderos pioneros, surcando caminos de tierra y barro, con coches con frenos mecánicos y sin los auxilios necesarios. Se reparaban los desperfectos en el camino, con la ayuda incluso de los pasajeros. Con todo este admirable sacrificio, se inicia el transporte colectivo de pasajeros entre Pando y Montevideo y llega el gran día, el 20 de octubre de 1930, que con excelente visión, espíritu cooperativista y empresarial, se une este grupo de ocho omnibuseros y crean la entonces Cooperativa de Omnibus de Pando, aportando cada uno su unidad (Ford, Renault, Reo, Broadway, International, Studebaker, Overland) de 18 a 20 pasajeros y a nafta. Más adelante se van cambiando algunas unidades e incorporando otras y llegan los Leylands, Opel Blitz, Federales, White, siempre con motores delanteros fuera de las carrocerías, incorporándose ya los primeros diesel. Era el año 1934. El costo de alguna de estas unidades era de \$ 5.500 o sea ahora N\$ 5.50. En 1940 ingresan los primeros ómnibus con cabinas independientes, todos a gas oil, como Aclos Regal, Leylands Lops 1, Bussing, Henschel, etc.

Conjuntamente con el ingreso de unidades se van anexando nuevas líneas, llegando a pequeños poblados, incomunicados hasta entonces y transitando por verdaderos lodazales y arenales, caminos que ellos mismos reparaban con camiones y personal propios para poder transitar y cumplir el servicio. Y así se fueron uniendo pueblos y ciudades del departamento de Canelones con sus costas de oro, y a éstos con Montevideo.

Fue un esfuerzo titánico el de estos modestos empresarios y los que les sucedieron, pioneros del transporte, que llegó a convertir aquellas 8 unidades en la gran Empresa que es hoy la Compañía de Omnibus de Pando S.A., actualmente con 160 unidades modernas, casi en su totalidad con menos de 10 años de funcionamiento, fuente de trabajo de más de seiscientos hogares, cumpliendo 569 servicios diarios y circulando las 24 horas del día.

Hoy, al cumplir el cincuentenario de su fundación COPSA puede sentir el orgullo de haber visto crecer zonas importantes del Departamento de Canelones y cree haber contribuido a ese desenvolvimiento.

Ha contado para ello con el apoyo de sus usuarios, de las autoridades nacionales y departamentales, así como industrias y comercios locales, bancos, etc., que se hicieron así acreedores a su reconocimiento.



1930



1980



C.O.T.S.U.R.

COOPERATIVA OBRERA DE TRANSPORTE DEL SUR

CO.T.SUR es una de las siete Empresas de Transporte Colectivo de Pasajeros que presta servicios en la ciudad de Montevideo. La Cooperativa está integrada por 600 Socios cooperadores los que cumplen todas las funciones inherentes a la Organización y Administración en la prestación de este Servicio Público desde sus diferentes Departamentos: Administración, Inspección, Mantenimiento, Guardas y Conductores.

C.O.T.SUR inició su vida activa el 15 de marzo del año 1975, luego de incesantes gestiones llevadas a cabo a partir del año 1972 por parte de un grupo de trabajadores integrantes de la entonces Administración Municipal de Transporte A.M.D.E.T. Este esfuerzo se vio hecho realidad cuando la Intendencia Municipal de Montevideo decretó la desmunicipalización del Ente Estatal, promoviendo la formación de Cooperativas de Transporte mediante la firma de contratos estableciendo que todos los obreros de A.M.D.E.T. que así lo desearan se transformaban en Socios cooperativistas, adquiriendo las unidades, inmuebles, maquinarias, herramientas, concesión de líneas, y todo lo necesario para la explotación y prestación del Servicio Público.

C.O.T.SUR como Cooperativa ha posibilitado crear dentro de su propia organización, otras: Cooperativa de Ahorro y Crédito C.A.Y.C.O.T.SUR, la cual incentiva y permite que los Socios mediante el ahorro logren concretar sus metas personales más deseadas. Seguro propio por enfermedad (Caja de Auxilio). Servicio médico y Asesoría Jurídica gratuitos para sus Socios. Fondo Social para aquellos Socios que se jubilan y para los familiares de los Socios fallecidos (Servicio fúnebre). Club Social y Deportivo. Hogar de Vacaciones.

Todos estos beneficios han enriquecido el nivel social de las 600 familias que componen C.O.T.SUR.

En estos pocos años de actividad C.O.T.SUR ha podido demostrar el acierto de la medida adoptada por las Autoridades Nacionales, así como el éxito del Sistema Cooperativo mediante el cual el Hombre con su propio esfuerzo, trabajando **TODOS PARA UNO Y UNO PARA TODOS**, puede lograr su independencia de trabajo siendo capaz de Organizar y Administrar su propio Capital, superándose a sí mismo y volcándolo en beneficio de toda la Comunidad.



U.C.O.T.

En 1958 un pequeño grupo de obreros del transporte, concibió la idea de crear algo que hasta entonces era desconocido en nuestro medio, una Cooperativa de transporte colectivo de pasajeros en la Ciudad de Montevideo.

Buscaban en principio, poder completar para la sociedad un servicio esencial y a la vez lograr para sí y sus familias un mejor y más elevado nivel de vida.

La idea tomó conciencia y lo que en principio parecía irrealizable, comenzó a avanzar y desde las primeras reuniones realizadas en la esquina de Belén y Juan J. Rousseau, se vio que su concreción no iba a ser fácil, no obstante nunca faltó optimismo y fe. Se contó con el apoyo de la gran mayoría de las autoridades de la época.

Fue exitosa también la tenaz lucha para obtener la financiación de las inversiones a realizar, debiendo destacar la comprensión de una firma comercial de plaza, que compenetrándose del espíritu de aquel modesto grupo de obreros, contribuyó en el orden económico-financiero de la operación, ayudando con otras muchas personas ajenas al movimiento a que aquella aparente utopía se hiciera realidad.

Finalmente el 26 de febrero de 1963 se inauguraba la línea 300, con las 10 primeras unidades recientemente recibidas, uniendo en aquel entonces el Parque Rodó con Estación Manga.

Ya se había adquirido y adaptado un local en la calle Carlos Crocker, donde funcionaron las Oficinas y casi de inmediato el predio sito en Ramón Castriz y José A. Cabrera para guardar los coches y construir una pequeña Central de Servicios.

Siete meses más tarde estaba la totalidad de la flota, compuesta por 50 ómnibus Aclo, prestando su servicio a los habitantes de distintos barrios de Montevideo.

El primer Consejo Directivo de la Cooperativa estaba integrado por los señores: Oscar Fernández, Carlos Marrero, Carlos Sanabria, Camilo Ríos, Ibérico Blanco, Modesto Arriola y Ruben Geido.

Los resultados lentamente fueron llegando y así se creó el Hogar Vacacional, ubicado en el Balneario El Pinar, donde socios y familiares pueden disfrutar de días de descanso y esparcimiento, sin que ello les signifique la menor erogación económica.

Con la adquisición de 53 unidades pertenecientes a la ex - A.M.D.E.T. y la absorción de 318 funcionarios del mismo Ente, se multiplicaron considerablemente las necesidades y fue imperioso adquirir un nuevo y más amplio local para Oficinas de Administración y dos predios adyacentes a la Central de Servicios, para ampliación de la misma e instalación de los nuevos talleres, mientras por otra parte se aumentaban las prestaciones sociales, culturales y deportivas para los socios.

Puede decirse que éste ha sido el triunfo de la fe y la abnegación, además de la comprensión estatal y de particulares visionarios.



C.O.E.T.C.

Transcurría el año 1959 cuando un grupo de hombres del transporte acariciaron la idea de obtener independencia laboral, económica y social, creando una cooperativa de omnibuses. Muy lejos estaban de pensar que este movimiento crearía en el transcurso de los años una revolución de tal magnitud, que incluso a nivel gubernamental, el cooperativismo, fue el instrumento eficaz para transformar al ente municipal en la solución para sí y para sus funcionarios.

Hoy día, tres cooperativas provenientes del citado Organismo están demostrando hasta dónde puede llegar el cooperativismo, guiado con manos capaces, pero dotado además de hombres con arraigados ideales y con profundas ansias de servir y de ser útiles a la comunidad. Estos conceptos los poseía aquel grupo de hombres que comenzó sus reuniones en el subsuelo de un edificio de la calle San Salvador. La tarea parecía imposible y en muchos momentos que cundía la desazón dirigían la mirada a la efigie de Artigas que con su ejemplo les inspiraba a seguir adelante. El esfuerzo de esos hombres y la comprensión del gobierno contribuyeron a que el 27 de octubre de 1960 se obtuviera la personería jurídica de una cooperativa de transporte que se denominó C.O.E.T.C. (Cooperativa de Obreros y Empleados del Transporte Colectivo).

Han transcurrido 17 años desde aquel 7 de febrero de 1963, cuando frente al local social de la Avda. Luis Alberto de Herrera y General Flores se cortaba la cinta inaugural de la primera línea 404, que además de contar con unidades último modelo cambiaba los esquemas tradicionales, pues se recorría transversalmente la Ciudad uniendo varias barriadas en una sola línea y dotando al usuario de confort, comodidad y ágil desplazamiento. A esta altura había que demostrar las virtudes del cooperativismo, su proyección en la masa de socios, en la Empresa, en los usuarios y en la comunidad.

La cooperativa está integrada por 500 cooperarios y 50 empleados y cuenta por mes con 100 buses que atienden 8 líneas y transportan 3.400.000 personas por mes.

En la Avda. 8 de Octubre se halla la Sede Social de la Cooperativa y la Administración Central. Dentro de sus 550 mts.² de superficie funciona una Cooperativa de Ahorro y Crédito, donde los propios socios son sus componentes, movilizandando un capital superior a los N\$ 1:500.000. Este ahorro posibilita al asociado la obtención de préstamos a bajo interés, a que su capital se vea incrementado por la adjudicación de excedentes, y el mejoramiento de su nivel socio-económico. En el mismo local actúa una Cooperativa de Consumo, donde el asociado puede adquirir lo necesario a precios razonables.

En la calle Güemes, en tres predios, se encuentran instalados los Talleres, la División Tránsito y el parqueo de las unidades. En sus 8.600 m², se distribuyen las distintas secciones de Mantenimiento, surtidores de combustibles y Planta recauchutadora.

C.O.E.T.C. siempre recuerda su origen como así también los principios sociales de la cooperación. Por tal causa en 1978 adquiere un predio de 1.400 m², en la calle Joanicó donde instaló un complejo deportivo, y donde además de la educación física es preocupación constante ofrecer a su masa social y núcleo familiar, actividades culturales y sociales, impartiendo también a sus cooperarios la indispensable educación cooperativa.

En octubre de 1978, se inauguran las primeras 60 viviendas en un predio de 7.500 m² adquirido en 1971. En las mismas se alojan 60 familias de C.O.E.T.C. que vieron convertido en realidad el sueño de la casa propia. En los primeros meses de 1980, 60 familias más disfrutarán de la posesión de su nueva vivienda.

Los socios cooperarios de la Empresa creen en la idea que los impulsa y participan del pensamiento de E. Bogardus, célebre doctrinario que se transcribe: "... la cooperación significa algo más que el trabajo en unión y que vivir en unión; la cooperación quiere decir interactuar para lograr una finalidad, una causa, un motivo que en sí es tan amplio como la humanidad".



TELECOMUNICACIONES: TELEGRAFO Y TELEFONO

COMIENZOS DEL TELEGRAFO Y EL TELEFONO:

En 1844 Morse instaló el primer telégrafo eléctrico entre las ciudades norteamericanas de Baltimore y Washington. A partir de ese entonces, el nuevo sistema y su lenguaje, el Código Morse, fueron expandiéndose y en 1851 se tendió el primer cable telegráfico submarino entre Dover (Gran Bretaña) y Calais (Francia). Este invento tuvo en su momento una importancia sólo comparable a la invención de la imprenta en el suyo. Desde su creación, el mundo se empequeñeció notablemente, los océanos se salvaron por medio de los cables submarinos y las noticias pudieron llegar a todos los rincones del globo en unos segundos.

En nuestro país, en 1855 comenzaron los primeros ensayos con el equipamiento telegráfico en la ciudad de Montevideo. Luego de diez años de ensayos, el 25 de abril de 1865 se concedió un contrato de privilegio para establecer una línea telegráfica entre Montevideo y Buenos Aires. La misma contaba con la aprobación del Congreso Argentino y fue instalada en el correr del año 1866.

La instalación del telégrafo va emparentada con el avance del ferrocarril. A medida que este medio de transporte va controlando las distintas localidades, se construyen estaciones y se tienden los hilos correspondientes con el fin de asegurar las comunicaciones instantáneas en el orden público y en el privado.

El Estado tenía un particular interés en la expansión de este medio de comunicación, por lo que otorgó numerosas concesiones para la explotación del sistema a entidades particulares.

Una muestra de este interés estatal es la ley del 23 de julio de 1870 que eximía del pago de contribución directa durante 10 años a todas las empresas de ferrocarriles y líneas telegráficas que existiesen en ese momento o aquellas que se establecieran en el futuro.

La primera empresa privada fue el "Telégrafo Oriental" y en 1872 los hermanos Pedro y Andrés Lamas, propietarios de la "Sociedad Lamas y Cía.", obtuvieron el traspaso de la concesión de la línea telegráfica "Platino-Brasileña" que se había otorgado el año anterior para la comunicación entre Argentina y Brasil.

En 1873 se otorgó un contrato a Carlos Schultze para la concesión de una línea que uniera Salto con Concordia, mediante un cable submarino por el río Uruguay. En 1875 se concedió otro contrato a Antonio Santa María para unir Paysandú con Villa Colón en la República Argentina. Ambas líneas se establecieron en 1876.

En 1873 la empresa "Telégrafo Oriental" comenzó el tendido de un cable submarino entre Montevideo y Río de Janeiro. En 1874 la compañía "Brazilian Submarine Cable Company" tendió un cable transoceánico que unió a Río con Europa. Por medio del cable entre Montevideo y Río, que data de ese mismo año, nuestro país pudo comunicarse con Europa.

En 1875 la compañía "Western and Brazilian Telegraph" se encargó de un servicio semejante al conectar Montevideo con Brasil y Europa. El Viejo Mundo ya estaba unido a los Estados Unidos desde 1866.

Llama nuestra atención la preocupación por comunicarse con otros países y la despreocupación por el tendido interno de nuestro país. Pero

hay que tener en cuenta que se trataba de empresas privadas cuyo fin primordial era el lucro y las líneas internas eran de menor rentabilidad. Una excepción la constituye el servicio entre Montevideo y Florida en 1873 y en 1876 las conexiones con el litoral uruguayo.

En cuanto al teléfono, su aparición fue posterior al telégrafo en 30 años, pero en cambio su difusión fue mucho más rápida. En 1876 Graham Bell, inventor del teléfono, instaló en Chicago la primera red telefónica. En 1878 se instala en París la primera red europea; en el mismo año se realizan en Montevideo los primeros ensayos con el sistema Bell.

La empresa "Platino-Brasileira" realizó la primera conexión exterior en Canelones. En 1882 se fundó la "Compañía Telefónica de Montevideo" y un año después se aprobó a nivel gubernamental la conexión directa entre Montevideo y Buenos Aires. En 1884 se fundó la "Compañía Telefónica del Río de la Plata".

La expansión del teléfono fue sumamente rápida y en 1887 se contaban ya 2.166 abonados. En 1891 se fundó en Paysandú la empresa privada "La Sanducera", que fue pionera en el litoral de nuestro país. Luego surgieron muchas otras en distintos puntos del país, sobre todo en la zona al sur del río Negro y el litoral del río Uruguay.

El acontecimiento más importante de los últimos años del siglo XIX se realizó el 25 de abril de 1894 en que se determinó el establecimiento de una red telefónica policial que sería luego la base de la futura red con que cuenta el país en la actualidad. El 22 de noviembre de ese año se proveyeron los recursos necesarios para llevar a cabo el proyecto, y el 5 de abril de 1895 se aprobó el Reglamento de Construcción de la Red Telefónica Nacional. Este dispuso que la red policial estuviera coordinada con la del Telégrafo Nacional para lograr completar en el Uruguay un sistema de comunicaciones de la mayor eficiencia posible.

En 1899 se instaló un cable telefónico submarino entre Montevideo y Buenos Aires, previo acuerdo entre ambos gobiernos establecido en 1883.

El 18 de diciembre de 1901 se ratificó un nuevo convenio telefónico entre los gobiernos uruguayo y brasileño, completando la comunicación directa con nuestros dos vecinos.

Hasta 1915 las empresas privadas dominaron el panorama telefónico, sobre todo en las zonas urbanas más importantes. El Estado preparaba la futura disposición de carácter intervencionista, por medio de algunas resoluciones previas, entre las que se cuentan:

- 1) El acuerdo y ley de 1894 ya mencionados.
- 2) El Reglamento de Construcción de la Red Telefónica Nacional de 1895.
- 3) La resolución del 10 de junio de 1907 que aprobó la construcción de la Red Telefónica de Paysandú.
- 4) El Decreto del 26 de julio de 1909 que creó una Comisión que estudiaría el Servicio Telefónico Nacional de Montevideo desde el punto de vista técnico.

En la época siguiente a la segunda presidencia de José Batlle y Ordóñez se estructuran las bases del futuro intervencionismo del Estado en los servicios públicos esenciales. Estos fines se completaron por etapas, una de las cuales era la nacionalización parcial de los servicios usufructuados por privados, al término del plazo de concesión, la que simplemente no se les renovaba. Más adelante, a medida que las condiciones imperantes en el país, lo permitieron, se pasaba al monopolio de los servicios por el Estado.

El 16 de diciembre de 1915 culmina una parte del proceso con la ley de reorganización y monopolio de correos, telégrafos y teléfonos que crea la Administración General de Correos, Telégrafos y Teléfonos. Este monopolio se ejercería dentro de los límites del país pero las comunicaciones telegráficas y telefónicas con el exterior gozaron de un régimen de libre concurrencia, según lo indicaba la Resolución del 24 de setiembre de 1918. El 17 de octubre de 1919 una ley declaró abierto el servicio exterior a la libre concurrencia en lo referente a comunicaciones cablegráficas.

Una ley del 15 de octubre de 1931 autorizó a las Usinas Eléctricas del Estado (U.E.E.) a encargarse de la construcción y funcionamiento de las nuevas redes telefónicas que se instalaran a partir de esa fecha en el país, otorgándole el monopolio del servicio telefónico en todo el territorio nacional.

El 20 de octubre de ese mismo año se facultó a las Usinas Eléctricas del Estado para comprar o expropiar las empresas privadas que estuvieran situadas en el interior del país. El 9 de marzo de 1932 el ente energético pasó a denominarse Administración General de las Usinas y Teléfonos del Estado (U.T.E.) y se proporcionaron facilidades para que utilizara transitoriamente las líneas troncales del Teléfono Policial, a los efectos de facilitar un rápido funcionamiento del sistema y obviar las dificultades de los trámites administrativos que demandaría la compra y/o expropiación de las empresas privadas ya existentes en los distintos departamentos.

Por medio del Decreto-Ley N° 9.087 de 30 de agosto de 1933, se creó el Consejo de Comunicaciones que se encargaría "de la dirección técnica y administrativa de los servicios de Telégrafos y Radiocomunicaciones Nacionales". Este Consejo estaría integrado por el Director de los Servicios de Radiocomunicaciones; el Director de Comunicaciones de la Presidencia de la República; el Director General de Correos; el Jefe de la Sección Telégrafos; el Jefe de la Oficina Central de Telégrafos; un Delegado del Ministerio del Interior y otro del Estado Mayor del Ejército.

En la ley presupuestal del 20 de diciembre de 1933, el Artículo 21o. estableció la creación de una Comisión Especial Técnica honoraria cuyo cometido sería el de idear un plan para continuar la construcción de la red telefónica nacional, tratando de unir los servicios telegráficos y telefónicos.

Esta Comisión quedó integrada con cinco miembros; dos de ellos eran el Director General de Correos y Telégrafos y el Presidente del Directorio de las Usinas Eléctricas y Teléfonos del Estado (UTE). Recordemos que en 1933 se había creado la Dirección General de Comunicaciones que nucleaba al Servicio de Comunicaciones, los Servicios Públicos y las Transmisiones Militares.

El 6 de octubre de 1939 se aprobó el proyecto de reparación, reconstrucción y construcción de la Red Telegráfica Nacional, el cual fue elevado por la Dirección General de Comunicaciones. Este proyecto incluía: la coordinación de las distintas líneas existentes, la conformación de una red estatal única que estuviera centralizada en la capital, la que atendería mediante creaciones las zonas más desprovistas del servicio. Estas directivas se reiteraron en los futuros proyectos relacionados con el ordenamiento telegráfico de nuestro país hasta nuestros días.

La red policial fue pues la base de la construcción del sistema telefónico policial. A él se agregaron los sistemas de teléfonos vecinales de campaña que se anexaron a la red policial mediante el Decreto del 9 de marzo de 1916. Un decreto de 9 de octubre de 1917 ya había reglamentado el funcionamiento de las instalaciones privadas, preparando el terreno de la total monopolización del servicio por el Estado.

A partir de 1944 se promulgaron una serie de decretos permitiendo la adquisición de las empresas privadas por parte de la UTE, además de dar una serie de facilidades al ente estatal. La ley N° 10.870 de 15 de octubre de 1946 declaró libre de todos los gravámenes aduaneros a los materiales telefónicos destinados a la continuación de la red subterránea, la ampliación y reconstrucción de otras líneas centrales, etc.

El 9 de mayo de 1947, UTE fue autorizada a adquirir la empresa "La Nacional" de Paysandú, propiedad de la empresa "Rivero y Compañía". El 5 de marzo de 1948 adquirió la empresa "La Oriental" de la ciudad de Dolores en el departamento de Soriano, propiedad del señor Américo Rossi. De la misma forma adquirió "La Carolina" de San Carlos; la "Río Negro" de Paso de los Toros; "La Económica" de Rocha y el "Teléfono Salteño" de Salto.

Tanto el ordenamiento telegráfico como el telefónico siguen un mismo plan convergente en la capital del país y con grandes zonas de

insuficiencia, especialmente al norte del río Negro. Otras disposiciones van pautando el interés estatal por estar a la par de las comunicaciones mundiales, ya que las noticias necesitan del telégrafo y el teléfono para atravesar el mundo en contados minutos y las relaciones culturales, comerciales, sociales, no pueden existir tal cual las entendemos actualmente, sin esos medios instantáneos.

La ley 12.273 de 9 de enero de 1956 acepta el Convenio Internacional de Telecomunicaciones, suscrito en Buenos Aires en 1952 y que en aquel momento entrara en vigencia el primero de enero de 1954 en aquellos países que lo ratificaron antes de esa fecha.

El 9 de enero de 1962 el gobierno autorizó a la UTE a proporcionar a la Dirección General de Telecomunicaciones los equipos y/o materiales necesarios para implantar y/o mejorar la red nacional de Télex.

El 24 de agosto de 1966 se dispone una resolución en la que se dictan las normas sobre la integración del Directorio de la UTE y su funcionamiento. Estas normas aparecen en el texto de la Constitución de 1967 en la Sección XI - De los entes autónomos y de los servicios descentralizados.

En la Sala de Sesiones del Consejo de Estado correspondiente al día 23 de julio de 1974, se establece la Ley 14.235 por la que se crea como servicio descentralizado a la Administración Nacional de Telecomunicaciones (ANTEL). También se cambia la denominación de UTE por Administración Nacional de Usinas y Transmisiones Eléctricas. ANTEL nuclea el patrimonio de los siguientes organismos: Dirección Nacional de Comunicaciones, Dirección General de Telecomunicaciones y Administración General de las Usinas Eléctricas y los Teléfonos del Estado, sector Telecomunicaciones.

El Decreto 233/977 de 3 de mayo de 1977 aprobó el Reglamento General de la Administración Nacional de Telecomunicaciones, visto el proyecto aprobado por el Directorio en la Resolución 315/977 de 18 de febrero de 1977.

En la actualidad, los servicios telefónicos han incorporado el servicio de telediscado con el interior de la República y últimamente con la ciudad de Buenos Aires, mediante los cuales un teléfono puede ser equipado con un aparato que permite llamar a larga distancia sin la concurrencia de la operadora, en una llamada directa de persona a persona.

Para este año 1980, los planes de ANTEL incluyen la creación de la nueva Central Ciudad Vieja con una capacidad de 6.300 líneas a la cual seguirá la Central Centenario con una capacidad de 6.000 líneas y que absorberá los abonados de las zonas de Pocitos, Cordón, Unión y Aguada.

En la zona de San José de Carrasco se está construyendo una nueva central que constará de 500 líneas y que contará también con un equipo automático de teleselección. En Piriápolis se está erigiendo una central de 600 líneas.

Los servicios de larga distancia se vienen desarrollando en base a una red de microondas basada en tres sistemas: Colonia-Salto; Florida-Rivera-Artigas y Minas-Melo. Desde Rivera se piensa establecer contacto con todo el Brasil por medio del sistema de microondas que llega hasta Santa Ana do Livramento. Cuando las obras que nuclean a Montevideo, Canelones - San José - Rosario - Colonia - Buenos Aires se completen, las principales ciudades uruguayas contarán con un servicio de teleselección.

Paralelamente se irá extendiendo la red de télex nacional e internacional automático y se mejorará el servicio telegráfico, con lo que nuestro país contará con lo más moderno en materia de telecomunicaciones.

THE WESTERN TELEGRAPH COMPANY

Los orígenes de las comunicaciones telegráficas en el Uruguay se remontan al año 1866 cuando se estableció el primer enlace telegráfico, entre las ciudades de Montevideo y Buenos Aires, por la compañía "The River Plate Telegraph Co.". En ese año fue tendido un cable submarino entre Colonia y Punta Lara (República Argentina), estando ambas localidades unidas respectivamente a Montevideo y Buenos Aires por medio de líneas aéreas.

Fue sin duda, la puesta en marcha de tal sistema un claro acto de visión comercial. Debe recordarse que el primer cable submarino transatlántico fue tendido en 1865 y que el enlace Montevideo-Buenos Aires fue el primero de su tipo en Sud América.

Ocho años más tarde se establece comunicación con el resto del mundo a través de cables submarinos hacia el Brasil, uniendo fuerzas con "The London Platino Brazilian Telegraph Co.", surgiendo entonces el nombre de "The Western Telegraph Co.".

Mucho nos enorgullece el haber colaborado desde tan lejana época con el desarrollo del país. Por muchos años fue el cable submarino el único medio de comunicación con el exterior que tuvo el Uruguay.

The Western Telegraph Co. forma parte del grupo "Cable and Wireless" con asiento en Inglaterra.

Cable and Wireless se dedica no sólo a brindar servicios de comunicaciones sino también asesora y participa en proyectos de comunicaciones de todo tipo, como estaciones costeras, rastreadoras de satélites, diseño y puesta en marcha de sistemas de comunicaciones, sistemas de reservas de pasajes, proyectos militares, etc.

Creemos oportuno brindar algunas cifras sobre el desempeño de "Cables and Wireless" en el último año:

Empleados 10.000; Barcos cableros 6; Cables telefónicos 25.000 millas; Sistemas Telefónicos Nacionales 13; Estaciones de Radio 45; Estaciones de Satélites 23; Estaciones costeras 12; Institutos de entrenamiento 3; Telegrafía 245:000.000 de palabras; Telefonía 86:000.000 de minutos; Télex 42:000.000 de minutos; Circuitos arrendados 1.200.

En el Uruguay, The Western Telegraph, aparte de su cometido tradicional en comunicaciones telegráficas, brinda servicios de asesoramiento y suministro en telecomunicaciones, transmisión de datos, etc., con el aval de la experiencia y conocimientos en la materia que posee Cable and Wireless.

LA AERONAUTICA EN EL URUGUAY

I. AVIACION CIVIL

Introducción

Al igual que todas las manifestaciones tecnológicas y científicas, que han evolucionado desde un simple tronco de árbol ahuecado, hasta el sofisticado navío de propulsión nuclear, desde una maza de piedra hasta el proyectil interplanetario de destino infinito, los ingenios gigantescos que cruzan hoy en día el espacio —con la sencillez y temporalidad que devienen de los hechos puntual y habitualmente repetidos— tuvieron su germen en el ansia ancestral del ser humano de proyectarse por encima y más allá de su limitante condición pedestre, de su medio ambiente superficial. Su vocación empieza a germinar cuando, vencida el agua, se lanzó por los lagos, los ríos y sobre las olas embravecidas; domeñado el viento, hendió su amplio cauce y al impulso de su brazo tesonero y fiel, dejaron de ser infinitas las distancias del mundo; miró al espacio y sintió que también éste era el ámbito de su libertad como ser viviente. Y desde entonces el espacio fue el gran desafío para la inteligencia de los creadores, para la imaginación de los artistas y para la intrepidez de los conquistadores y los aventureros. No se inicia el vuelo en un hecho material, fortuito o en una imitación circunstancial y pasajera; arranca desde una idea y en el deseo vertiginoso de desarraigarse e integrarse al espacio.

1. Primeras demostraciones en aeróstatos

Los primeros hechos aeronáuticos registrados en nuestro país, se debieron a un francés, de apellido Baraille, quien efectuó varias ascensiones en globo libre —un aeróstato inflado con 481 mts.³ de gas— a partir del 25 de agosto de 1868, fecha en que hace su primera ascensión. En la época, adquiere esta actividad creciente difusión particularmente en Europa, precisamente en Francia. En el decurso de ese año, realiza varias demostraciones, con suerte distinta; en una de ellas cae en el río, de donde es rescatado; en otra posterior lo hace sobre una quinta, provocando la ira y la consiguiente reclamación del propietario. En diciembre de ese año —1868— se ausenta para Río de Janeiro, regresando cinco años después. Su fina intuición para la propaganda y promoción de su actividad, que se vincula además a un inevitable aunque reservado interés lucrativo, lo induce a realizar una nueva ascensión el 25 de agosto, exactamente cinco años después de la primera demostración. En un ambiente de festividad y en medio de una expectativa popular generalizada, compartida esta vez con otro aeronauta que realizaría a su vez demostraciones de habilidad en otro globo, Baraille y su aeróstato, bautizado "PAZ", se elevaron en medio de una cerrada ovación; debe establecerse objetivamente que, la admiración popular y la dimensión periodística que registra para la historia un hecho singular, no empujaron la euforia de volar ni el acto en sí, pequeña y limitada aventura del hombre. Como todos los que vuelan, Baraille debió sentir en ese instante el gozo indescriptible, la gloria íntima e intransferible de desprenderse, silenciosamente, del bullicio de la multitud y sobrevolar cálida y perezosamente la ciudad. Quiso el destino que el globo y su tripulante fueran llevados por la suave brisa hacia Punta Carretas y luego,

a gran altura se interne en el Río de la Plata; dos pequeñas embarcaciones tratan infructuosamente de seguir su derrotero. El espacio infinito y la noche, como un gran manto misterioso, acogieron en su seno para siempre al intrépido francés. Digamos que ninguna de las diversas versiones que se recogieron posteriormente, fue confirmada. Sus rastros quedaron simplemente en la suave brisa que lo condujo.

Ese mismo día se sucede la exhibición de un trapecista mejicano, integrante de un renombrado "Circo Europeo" y de apellido Cevallos, quien estimula la atención de la muchedumbre efectuando arriesgadas maniobras en un trapecio, que sustituye a la barquilla tradicional de los globos "Montgolfier". Desplazándose en cambiantes direcciones, su arrojo y habilidad en el trapecio provocaron la admiración de los montevideanos que siguieron sus evoluciones desde las calles y azoteas. Volando hacia el sur y presintiendo que la brisa lo llevaría hacia el río, maniobra con su globo soltándole gas y descendiendo con violencia sobre una casa de la calle Convención. El globo, como una gran flor marchita y su piloto maltrecho sobre una azotea, fueron el epílogo de otra corta aventura.

Diecinueve años después de la primera aparición de los aeróstatos en el Uruguay, en 1887, un trashumante capitán español, don Esteban Martínez, realiza exhibiciones también desde un trapecio suspendido de un "Montgolfier". Montevideo y también Salto, se admiran de la destreza, y sangre fría del español, quien persigue un declarado fin lucrativo: reunir fondos para proseguir su periplo hacia el Caribe. Varios vuelos exitosos realiza el Cap. Martínez en Salto; en uno de ellos cruza el río y aterriza felizmente en la costa argentina. Finalmente, cierra sus demostraciones en nuestro país con un vuelo que culmina accidentado: descendió sobre un saladero y las magulladuras pusieron punto final a su pasaje por el litoral uruguayo. Una colecta popular, que le permitió emprender su proyectado viaje al Caribe, epilogó sus actuaciones en nuestro medio.

Debe comentarse con justicia, que en la mayoría de las exhibiciones que se realizaban en la época, era práctica corriente que se cobrara la entrada o se recaudara una contribución espontánea del público que asistía; era común que los aeronautas y pilotos costearan de su propio peculio todo lo relativo a la fabricación o adquisición de los globos —y posteriormente de los aviones—, su mantenimiento, sus reparaciones (a veces tan frecuentes...) y naturalmente, para una actividad incipiente no surgían con facilidad las instituciones que contribuyeran pecuniariamente a solventarla.

2. Experimentadores

Cerrando nuestro repaso a las actividades aeronáuticas en nuestro país en el siglo pasado, deben mencionarse los intentos de dos experimentadores uruguayos: don Pedro Márquez y don Miguel Carrió. Según el prestigioso historiador, periodista y piloto don Juan Carlos Pedemonte, D. Pedro Márquez diseñó y construyó un aparato para volar, en una casa de las calles Ituzaingó y 25 de Mayo, con el concurso de un herrero, en la década de 1880. No se conocen antecedentes que confirmen si el aparato fabricado por el señor Márquez alcanzó a volar. Ya sobre el final del siglo, don Miguel Carrió va culminando un detallado proyecto que comprendía dos aparatos; numerosos gráficos y minuciosas descripciones acompañaron los proyectos de ambos aparatos al ser presentados ante el Congreso Científico Latino-Americano celebrado en Montevideo en 1901. Tampoco se poseen referencias que indiquen si en alguna oportunidad se construyó alguno de los aparatos ideados por don Miguel Carrió.

Ingresamos entonces al siglo XX, que mostrará a la humanidad el más prodigioso desarrollo tecnológico de la aeronáutica; sus realizaciones escapan a la imaginación humana y sus metas se sitúan en el espacio infinito. Hacia 1906 el Dr. Alberto Eirale construyó un aeroplano en Piedras Blancas; en 1910 construyó un segundo aparato en Punta Carretas; aparentemente ninguno de los dos aparatos logró volar y el

paso del tiempo y sus inclemencias, frustraron el sueño de otro visionario. Afortunadamente, al crearse posteriormente las primeras organizaciones civiles para la práctica del vuelo deportivo, don Alberto Eirale se vincularía estrechamente a esta actividad, en un medio ambiente más propicio y con una proyección sustancialmente más amplia. Quedan, en el Museo Aeronáutico, interesantes y valiosos objetos, testimonio de sus alardes de creador.

Al acercarse la segunda década de este siglo ya la inquietud visionaria había encarnado fuertemente en algunos espíritus y veremos que surgen los cultores en la medida en que pilotos y aviones visitan el país con cierta asiduidad.

Un capítulo significativo en la historia de la aviación en el Uruguay, fue escrito con silencioso denuedo, sacrificios y modestia, mas con inmensa vocación, por don Enrique Martínez Velazco. Este constructor, y piloto en potencia, inicia sus experiencias en 1908 ideando una cometa de grandes dimensiones con la forma de un aeroplano (término que había sido acuñado, igual que "avión", en las postrimerías del siglo anterior por los franceses A. Moulliard y C. Ader respectivamente). En 1909 comienza la construcción de un verdadero planeador, recogiendo la información técnica de cuanta publicación llegaba al país, principalmente de Francia, país que se había convertido en el foco de las experimentaciones de todo tipo de ingenios aéreos. A aquel primer y elemental planeador le siguieron otros, siempre con modificaciones procurando eliminar los defectos técnicos. Hasta que en uno de ellos se instala un motor de tres cilindros, enfriado por aire, de 32 HP y de unos sesenta kilos de peso. Se le donominó "Escofet 1", en reconocimiento al apoyo generoso e incondicional de los hermanos Escofet, particularmente Armando y Rodolfo, quienes proporcionaron el imprescindible respaldo económico. Si bien en la práctica este primer modelo adoleció de algunos defectos, la distribución de las superficies de control respondía a los principios que se aceptarían universalmente en la estructura de los aviones. Para el control de la inclinación lateral habían ideado lo que hoy llamamos "alerones", mejorando sustancialmente el sistema de "alabeo" de la superficie alar, que se usaba comúnmente en los aviones europeos de la época. La construcción del "Escofet 2", versión mejorada del modelo anterior, era un biplano cuya estructura era de madera y sus superficies de sustentación y control enteladas, el peso total del aparato era del orden de los trescientos kilos. Utilizaba el mismo motor del "Escofet 1". Frente a estos datos técnicos, debe acotarse que la simple tendencia a alivianar los conjuntos fuselaje-planos-motor, derivaba en un cierto equilibrio lógico y circunstancial, ya que era obvio que no podía instalarse en una estructura liviana un grupo propulsor de gran potencia y por consiguiente de gran peso. Sin embargo, cuán lejos estaban de obtener el rendimiento óptimo para cada caballo de fuerza por kilo de peso de aquellos motores. Naturalmente, miles de horas de vuelo, miles de horas de investigación y experimentación, éxitos clamorosos y fra-



El "Escofet N° 1" todavía en el taller.



El "Escofet N° 2", fabricado por Martínez Velazco.

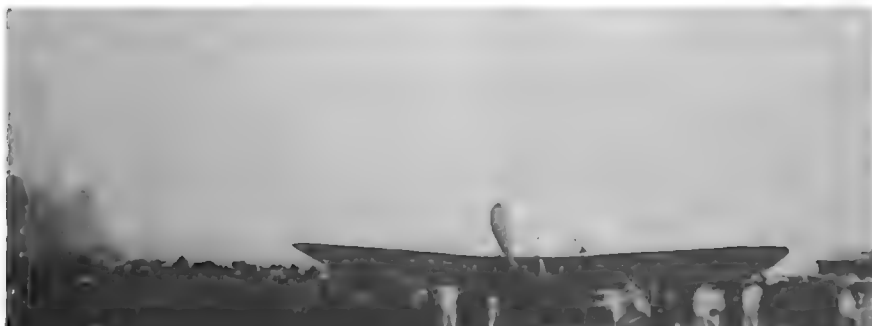
casos lapidarios, tendieron el largo camino desde aquellos líricos y tenaces precursores hasta la eficiencia tecnológica actual. Hacia fines de 1909, con la autorización de las autoridades militares, el grupo Martínez Velazco-Escofet se instaló en un campo de maniobras de Artillería, en la zona de Carrasco, más precisamente a escasos metros de la actual esquina de Cno. Carrasco y Cambay. Allí se construyó un pequeño hangar y desde los galpones de la fábrica textil de la empresa Campomar, en el Paso del Molino, donde habían sido construidos, se trasladaron los aviones, señalando así aquel lugar como el primer y precario aeródromo con que contó Montevideo, aunque no haya sido denominado como tal. En aquel campo, levantaron de su propio peculio un pequeño hangar, que fue testigo de innumerables pruebas; reiteradas corridas y largos carreteos con algunos saltos, fueron incrementando sus conocimientos y mejorando detalles técnicos y procedimientos en la operación del "Escofet 2". Debe mencionarse que a la fecha, corriendo ya 1910, no había venido a Montevideo ningún avión que sirviera para inspirar a los creadores; debieron trasladarse a Buenos Aires reiteradamente para adquirir piezas de repuesto y en cierta oportunidad estuvieron varios días esperando cada tarde disfrutar la emoción de contemplar un avión en vuelo. Luego, vuelta a las pruebas y ensayos con el Escofet 2 en Montevideo. Seguramente no resultaba difícil obtener cable, cuerda de piano o tensores, así como piezas de motor, en una ciudad como Buenos Aires que ya mostraba una incipiente predisposición para la aviación; pero no ocurría lo mismo con las hélices, que ya desde esa época constituían una esmerada obra de artesanía y perfección técnica, como puede verse en los ejemplares que aún se conservan; eran un repuesto de muy difícil y trabajosa obtención.

Considerando que la publicidad, y una demostración pública terminaría con los escepticismos, los hermanos Escofet programan una ambiciosa Semana de la Aviación, que tendría lugar en setiembre de 1910. Se traería un Blériot desde Buenos Aires, compartiendo las exhibiciones el Escofet 2 que haría su primera presentación pública; se aseguraron dos pilotos, un aviador belga de apellido Dolphein con destacados antecedentes y un Conde de Saint Semmerá. Un estruendoso fracaso aplasta tan ambiciosa tentativa; el Parque Central resulta insuficiente para hacer decolar el Blériot y el presunto Conde de Saint Semmerá no logra volar con el Escofet 2. El descontento, y una ruidosa protesta rubricó la farsa del falso conde —un aventurero, impostor— y las más caras ilusiones de Martínez Velazco y los hermanos Escofet. Duro golpe, sin duda también para la actividad aeronáutica. Días después el belga hizo un vuelo en un campo improvisado en Sayago, ausentándose para Buenos Aires posteriormente. El Escofet 2 vuelve a su hangar en Carrasco y su constructor se decide a hacer un vuelo que sería definitivo en su carrera como creador y piloto; logra despegar y tomar altura, alrededor de 15 metros, recorre unos doscientos metros en línea recta y al desprenderse una parte del motor, pica abruptamente y se destroza contra el campo. Los daños del motor y de la estructura son considerables y su piloto resulta con una pierna fracturada y otras lesiones menores. Fue éste un doloroso epílogo, a un esfuerzo que por su calidad, su honestidad y desinterés y por el indeclinable afán de superación, mereció el reconocimiento incondicional de los pilotos, de las instituciones y del gobierno nacional. Con justicia, se le ha nominado como "Benemérito de la Aviación Nacional".

3. Primeros aviones en Montevideo

Se ingresa así a unos meses de silencio en el quehacer aviatorio, que será reavivado en febrero de 1911 con la llegada al Puerto de Montevideo, del italiano don Bartolomé Cattáneo con su avión "Blériot". Amenizadas por algunas excentricidades y un claro afán publicitario, Cattáneo efectuó las primeras demostraciones de vuelo en

El Italiano Cattáneo (Bartolomé) en la Aduana de Montevideo. Año 1911.



público que se registran en Montevideo. Sus exhibiciones en el hipódromo de Maroñas levantaron oleadas de admiración y significaron un clamoroso éxito. Un 26 de febrero, a las 16 y 20, un soplo de emoción embarga a una multitud de montevideanos, en presencia de una escena que sólo se conocía a través de relatos periodísticos venidos del viejo mundo. Una hora más tarde repite el vuelo, reiterándolo dos días después con el mismo éxito. Triunfador, emprende el regreso a Buenos Aires en los primeros días de marzo. No fue sino al año siguiente que B. Cattáneo regresa al Uruguay; lo hace por Salto y publica que realizará un extraordinario vuelo Salto-Montevideo, sin etapas, transportando un saco con correspondencia, primera expresión en el país del correo aéreo. Mas, arguye una cadena de inconvenientes —entre otros, que se le cae en vuelo el saco con correspondencia— y hace en cada ciudad importante una etapa, que aprovecha para hacer un festival, naturalmente que en su propio provecho. El "raid" se va alargando en el tiempo y luego de una serie de vuelos en la ciudad de San José, arriba a Montevideo en día y hora singularmente precisos, el domingo 8 de setiembre, ante un Hipódromo de Maroñas colmado de público que presenciaba las carreras. El arribo a Montevideo seis días después de su partida de Salto, predispone en su contra a un sector del periodismo capitalino. Lo que deriva en una campaña ciertamente hostil, de la que se defiende con habilidad. Mientras estuvo en nuestra capital, utilizó de todas maneras las posibilidades que le ofrecía la prensa, desarrollando polémicas, replicando ataques y ejercitando una suerte de gimnasia intelectual en el terreno que le era más propicio, el de la aviación, procurando siempre de mantener su imagen de aguerrido caballero y osado piloto.

En el correr de ese año realizó algunas otras demostraciones; un vuelo con una conocida artista italiana que se encontraba en Montevideo, la señorita Olimpia Rossi; otro, con un Alférez de nuestro Ejército, don Eduardo Montautti, el 8 de octubre, hecho que distingue a este señor oficial como el primer uruguayo pasajero de un aeroplano en el país. En la medida que su popularidad decrecía, y que los favores del público empezaban a resultarle esquivos, la figura de Cattáneo fue perdiendo atracción, cediendo paso a un hecho singular que situó a los orientales al nivel de las hazañas de dimensión internacional.



Bartolomé Cattáneo en su Blériot en la Sociedad Sportiva Argentina.

4. Pablo T. Fels

Y ese jalón lo materializó en los cielos de la patria, un conscripto del Ejército Argentino pero de nacionalidad oriental; se llamaba Pablo Teodoro Fels Minvielle y había nacido en la séptima Sección del Departamento de Colonia. Se había graduado de piloto en la embrionaria Escuela Militar de Aviación que funcionaba en El Palomar y su amistad con el pionero argentino Ing. Jorge Newbery estuvo complementada por un animado sentido de emulación. Como una respuesta a la travesía Buenos Aires-Colonia efectuada por Newbery, el Cabo conscripto Pablo T. Fels ideó y llevó a cabo un magnífico vuelo uniendo las dos capitales del Río de la Plata. Decoló de Buenos Aires el domingo 1° de diciembre, en un Blériot de su propiedad, equipado con un motor rotativo Gnome de unos 50 HP de potencia, en el cual, luego del cruce hasta Colonia, puso proa a Montevideo aterrizando en el mencionado campo de maniobras de Artillería, situado en Carrasco. Un atónito sargento de la unidad militar le recibió, no dando crédito a lo que acababa de presenciar.

Con el paso de las horas fueron arribando, primeramente, las autoridades militares, luego periodistas, fotógrafos, curiosos, el Sr. Ministro de Guerra y Marina General Dn. Juan Bernassa y Jerez, diplomáticos, etc. En el correr de ese día recibió innumerables muestras de simpatía y cordialidad, siendo agasajado con una cena, con todo lo cual quedó demostrada la admiración que despertó su hazaña, de singular osadía y determinación, tanto más cuanto se había realizado dentro del más puro silencio publicitario. Una sanción disciplinaria, un ascenso y el reconocimiento unánime, fueron digno broche a un ejemplar acto de valor, de trascendencia universal, pues en el vuelo de regreso cumplido el 2 de diciembre de 1912, había batido el record mundial de vuelo sobre el agua.

Como se ha dicho anteriormente, entre fines de 1912 y comienzos de 1913, se asiste, en Montevideo particularmente, a una eclosión del entusiasmo por las actividades aeronáuticas: es así que ese entusiasmo generalizado va encontrando un cauce propiamente adecuado para promover el progreso de dicha actividad; consecuentes con la tradición cultural y política de nuestra sociedad, se forman en nuestra capital dos instituciones que serán el embrión formal de todo el posterior desarrollo de la aviación civil: el Aero Club Uruguayo y el Centro Nacional de Aviación. Pero antes de referirnos detenidamente a ellos, debemos mencionar dos hechos significativos, que pertenecen todavía a la etapa de los esfuerzos individuales.

El primero de ellos fue el vuelo desde El Palomar en Buenos Aires, hasta Montevideo, por Enrique Lubbe y Jorge Newbery a bordo de un monoplano "Rumpler-Taube", bautizado "La paloma" con motor Argos de 100 HP. Pilotaba el avión Lubbe, un alemán con sólidos antecedentes, graduado en Breslau en 1911 y afiliado al Aero Club de Alta Silesia; Newbery se desempeñaba como navegador, sin perjuicio de ser asimismo piloto. La significación de este hecho para la historia aeronáutica de nuestro país, radica en que el vuelo de regreso de "La paloma" fue cumplido por E. Lubbe en los comandos y un capitán de artillería de nuestro ejército, Don José San Martín en el puesto de acompañante. Ello ocurrió un 9 de enero en 1913. La proverbial caballerosidad del Ing. Newbery, al ofrecerle al Cap. San Martín su lugar en el avión para el vuelo de regreso a B. Aires, no hizo sino confirmar las excepcionales virtudes que adornaban la personalidad de este pionero de la aeronavegación americana. Precisamente al mencionado capitán de artillería, le cabe el reconocimiento de haber hecho la petición al Presidente de la República, para que se creara la Escuela Militar de Aviación; su petición se vería concretada en el correr de los meses siguientes de ese mismo año. Su nombre ha quedado pues, como uno de los pioneros en el cruce del Río de la Plata, extraordinario y riesgoso vuelo y como un propulsor fundamental de la creación de la Escuela de Aviación.

5. Francisco E. Bonilla

Otro hecho significativo en la historia de la aeronavegación en el país, fue la prolongada lucha contra la incomprensión, la escasez de recursos y la falta de bibliografía técnica, que supo llevar adelante hasta triunfar, otro de los pioneros, primero constructor y finalmente piloto. La referencia es obviamente a don Francisco E. Bonilla. Con un indeclinable tesón, un espíritu de sacrificio a toda prueba y una vocación ejemplar, inicia a fines de 1910, primero en su casa y luego en un sótano de la calle Constituyente 2109 (hoy Bulevar España), la construcción de su primer modelo, que sería un monoplano de 9.60 mts. de envergadura, 15 mts.² de superficie alar, 7 mts. de largo y un motor "Anzani" de tres cilindros y 25 HP que actuaba una hélice de "Chauvière" de madera, de 2.10 de diámetro. Este aeroplano, construido a partir de planos diseñados por el propio Bonilla fue trasladado el 22 de febrero con innumerables sacrificios, a Santiago Vázquez, donde luego de innumerables pruebas fue destrozado parcialmente en un frustrado decolaje, estando su autor en los comandos. Este intento, data de fines de marzo de 1912. Sin

desalentarse, inició de inmediato la construcción de su segundo avión, que le lleva prácticamente todo 1912. Hacia fines de este año estuvo completado y en enero de 1913 se iniciaban los retoques y comprobaciones finales; por el 20 y 21 se prueba el motor instalado; el 22 aproximadamente a las 13.00 horas, su joven ayudante y piloto incipiente, Eduardo Monard, instalado en los comandos y con el motor en marcha indica “¡suelten!”; luego de un corto carreteo toma velocidad y se despegó limpiamente de la superficie; a unos 150 metros del lugar de partida, súbitamente se eleva de nariz y al no tener la potencia suficiente para una trepada tan escarpada, cae estrepitosamente de cola, provocando lesiones de consideración, en principio, al joven piloto y destrozos casi totales al efímero “Uruguay II”. No existe una constancia fidedigna sobre la causa del accidente; Monard explica que fue engeguado por una pérdida de aceite del motor y que procuró elevarse temiendo rozar la superficie del campo; de todos modos fue un error humano y finalmente, sus lesiones no revistieron felizmente la gravedad que se había supuesto en el momento del accidente. Igual que a Dn. Fco. Bonilla, la valentía de este joven fue reconocida por nuestro gobierno y ha sido declarado “Benemérito de la Aeronáutica Uruguaya” según una Resolución del 19 de marzo de 1968 que lleva el N° 41.394.

Destrozado el objeto de tantas horas de trabajo y sacrificio, el Sr. Bonilla inicia de inmediato la construcción del “Uruguay III”, que no culminará pues se trasladará a Buenos Aires a iniciar un curso de pilotaje en las noveles escuelas que ya existen en aquella ciudad; en mayo de 1914 obtendrá el Brevet Internacional de Piloto Aviador N° 41, otorgado por el Aero Club Argentino, afiliado a la Federación Aeronáutica Internacional. Simultáneamente finaliza en la vecina orilla la construcción del “Uruguay IV” y en ese mismo mes se le efectúan las pruebas en vuelo, recibiendo la aprobación de otro constructor, realmente experimentado, como lo era Castaibert. Cumplida su actuación como alumno, en compañía de su amigo y colaborador Barboza inicia en su propio avión un largo vuelo hacia el litoral argentino, que tendrá como meta la ciudad de Salto, en su patria, adonde llega con total felicidad el 1° de agosto de 1914. De ahí en más, la trayectoria de Bonilla está jalonada de exitosos vuelos, a veces con periodistas, amigos, alguna artista, o con su colaborador Barboza. Sus demostraciones prosiguen en Paysandú, Trinidad, Durazno, Florida, recogiendo en cada lugar la admiración y el reconocimiento de la prensa, el público y las autoridades. Finalmente se instala en Montevideo, donde realiza periódicas ascensiones entre las que deben mencionarse particularmente, una demostración conjunta con Detomasi y Adami, en el Hipódromo de Maroñas, en homenaje al Canciller del Brasil de visita en nuestro país y un vuelo de rutina que finaliza en noche cerrada en el mes de octubre de 1914. Incansable y voluntarioso, realiza periódicamente demostraciones y festivales en todo el interior: Rocha, Tacuarembó, Rivera, Río Branco, se maravillan de su osadía y aplauden la seguridad permanente de sus evoluciones; ingresa a la hermana tierra del Brasil y de ciudad en ciudad llega a Porto Alegre. Ocurre allí un hecho singular que pone de manifiesto su capacidad y solvencia como constructor; algunos curiosos le expresan dudas en cuanto al origen del avión, si habría sido fabricado por él o no; acicateado su amor propio frente a aquella desconfianza e incredulidad, desmonta las partes metálicas del aparato, motor, comandos, tensores, etc. y ante el estupor de su mecánico Dubois, rocía con nafta el “Uruguay IV” y le enciende fuego. Tranquilamente, emprende después la construcción con maderas especiales brasileñas, de su “Uruguay V”, que le acompañará exitosamente por Río Grande del Sur, Argentina y Uruguay, realizando innumerables festivales y demostraciones hasta su caída en Santa Fe (R. A.) en mayo de 1916, donde resultó prácticamente destruido; algunas piezas como testimonio de una habilidad y artesanía ejemplares, permanecen depositadas en el Museo Aeronáutico. Como un acto de estricta e incuestionable justicia, por la Resolución mencionada anteriormente, se le designa “Precursor de la Aeronáutica Uruguaya” “por la contribución

que hizo efectiva a la consolidación de los cimientos de la Aeronáutica Uruguaya”.

6. Primeras entidades civiles

—Volvamos entonces a enero de 1913 y encontraremos en los primeros días de ese mes una febril actividad de la “Sección Aeronáutica” del Círculo de Armas, creada, luego de varios meses de elaboración, el 7 de diciembre del año anterior. Dicha Sección, a cargo de una comisión integrada por don Héctor R. Gómez, Cnel. Dn. Juan A. Pintos, Cte. Francisco Ruetter, don Adolfo Agorio y don Italo E. Perotti, fue nominada por la Comisión Directiva del Círculo para instrumentar de la mejor manera su funcionamiento. Pareció que la iniciativa, muy bien encaminada, se orientaría definitivamente por un exitoso camino, ya que apenas formalizada la inquietud se obtuvo la contribución de la Comisión Nacional de Educación Física, para la compra de un aeróstato que fue cotizado en \$ 1.823 y que recibiría el nombre de “Montevideo”. También se recibió de parte del Ing. Jorge Newbery, la donación de uno de los globos que el destacado aeronauta argentino utilizara en sus vuelos, el que fue bautizado con el nombre de “Buenos Aires”. El 29 de enero, la Sección Aeronáutica del Círculo de Armas, se institucionaliza —dentro de la propia estructura del Círculo— como “Aero Club Uruguayo”. Las autoridades quedaron constituidas según la nómina siguiente: Presidente, Capitán de Fragata Dn. Francisco Ruetter, acompañándole el Dr. Justino Jiménez de Aréchaga, Tte. Coronel Julio Nuñez Briand, Sr. Italo Eduardo Perotti y Sr. Héctor R. Gómez; como suplentes fueron designados el Dr. Alberto Eirale (que tenía antecedentes como constructor), el Ing. Axel Sundberg, el Capitán de Corbeta Juan José Aguiar, el Ing. Carlos Ricci y Toribio y el Teniente Ramón Arambillette.

No sería ésta la única vez, que se vería el nacimiento de una Subcomisión, o Sección, para la práctica de los vuelos, en el seno de una institución dedicada a otras actividades deportivas. Infelizmente, la trabajosa elaboración que dio nacimiento al “A. Club Uruguayo”, no fue más allá de las hermosas intenciones; si bien es cierto que la orientación se dirigía al vuelo de aeróstatos, no había en el momento, desventajas aparentes frente a las actividades con aviones, que justificaran la pérdida del impulso primero y luego la desaparición gradual de una iniciativa que pudo tener mucho mejor destino.

Paralelamente a la aparición de la Sec. Aeronáutica del Círculo de Armas, se reúne en el Círculo de la Prensa el 2 de enero de 1913, un nutrido contingente de ciudadanos, que toman un camino también eminentemente práctico; designan un Comité Ejecutivo, se acuerda la compra de aviones mediante los recursos a obtener en una colecta pública y se resuelve coordinar sus actividades con la Comisión de Fiestas de Verano y Carnaval, para agasajar a los aeronautas argentinos a quienes se esperaban próximamente.

El 23 de ese mes, se reúnen en Asamblea Constitutiva en el mismo local del C. de la Prensa y designan las autoridades del en ese momento denominado “Centro Nacional de Aviación”. Esa primera Comisión Directiva estuvo integrada por el Diputado D. Joaquín C. Sánchez como Presidente, Vice don Juan Smith, Secretarios Don Adolfo Agorio y Agustín Smith, Tesorero Dn. Miguel Lanata y Vocales: Dn. Enrique Andreoli, Jaime Navarro, José A. Mora Magariños, Adolfo Berro García, Dr. Fausto Veiga y Dr. Alberto Eirale.

Resulta interesante repasar la nómina de socios que adquieren la calidad de “socios fundadores”, por la jerarquía intelectual que aportaron en variados campos de la actividad de nuestro país: José Enrique Rodó, Juan Carlos Moratorio, Italo E. Perotti, Miguel Víctor Martínez, Gerónimo Buella, Héctor Gonnet, Jorge Soler Vilardebó, Leopoldo Peluffo, Ovidio Fernández Ríos, Fermín Hontou, O. Ignacio de la Sierra, Tte. Cnel. A. Nuñez Briand, Pedro Rodríguez, Vicente A. Salaverry, Angel S. Adami, Rafael J. Mieres, José Noya, Celestino Mibelli, Dr. Abelardo

Véscobi, Santiago Dalegri, M. Despósito, A. López, José L. Gomensoro, Lorenzo Torres Cladera, Ricardo Pennino, Ing. Bernardo Kayel, Alberto Magariños, Matías González, J. E. Pravia, L. Mocoroa, Ing. Axel Sundberg, Ing. Juan P. Fabini, Gerónimo Zolessi, Julio Berta, Octavio Hansen, Francisco Ghigliani, Alberto Galeano, Dr. Emilio Frugoni, Pedro Monti, Francisco Bonilla y Dr. Raúl Jude.

El Jockey Club le encarga a la novel institución la realización de un festival en el Hipódromo de Maroñas el 25 de agosto de 1913, para el cual establece un premio de \$ 3.000.00 para el Centro; el 1° de setiembre se formaliza el contrato de compra del 1er. avión, un Rampler-Taube, así como su motor NAG de 80 a 100 HP. En enero de 1914 se resuelve instalar el campo de aviación en Atlántida, propiedad de la Sociedad Territorial "Balneario Atlántida", presidida por el Ing. Juan P. Fabini, entusiasta propulsor y socio fundador del Club. En mayo la Comisión N. de Educación Física acuerda una subvención de \$ 150.00 por el término de seis meses y por la vía correspondiente se le otorga la personería jurídica. Seguidamente, la propia Com. Nal. de Educ. Física dona el importe para la adquisición de un "Farman" en la ciudad de Buenos Aires y en junio de 1914, más precisamente el 23, el Sr. Angel S. Adami se recibe de piloto aviador en la Escuela de Paillete y Fels de aquella ciudad.

Finalmente, en esa misma fecha, la Federación Aeronáutica Internacional con sede en París, acepta la afiliación y designa al Centro su representante en el Uruguay. A mediados de 1915, en razón del conflicto que afectó a Europa, se abre un receso en las actividades del Club, que será cerrado en enero de 1919 con la elección de nuevas autoridades y un nuevo impulso en todos los niveles del Centro. En diciembre de ese año, todas las instalaciones se instalan definitivamente en Melilla en virtud de un contrato con los propietarios de aquel campo, trasladando los hangares que se habían levantado en Atlántida y otros adquiridos a don Angel S. Adami, de su campo de aterrizaje en Piedras Blancas. En 1920, se recibe un Avro que el Centro había adquirido en Inglaterra. A mediados de 1921 se formaliza un contrato con la Sociedad Anglo-Argentina para utilizar su avión y al Instructor Sr. T. Shingleton, cursos que empiezan seguidamente con tres alumnos: Dn. Julio Zerbino, Dn. Raúl Strauman y Dn. Silvestre Ayala. Dos años después, obtiene el 1er. brevet uruguayo el Sr. Julio Zerbino (6 de junio de 1923) y cinco meses después, lo obtienen los Tenientes Rogelio Otero, Glauco Larre Borges y Sub-Teniente Eduardo Galeano.

Estamos en la década de 1920 y el Club continúa una trayectoria singularmente firme y proficua. Esta es la década de los grandes vuelos, que quiebran la imponente de las cordilleras y el misterio de los océanos, retrotrayendo sus distancias a meras líneas rectas trazadas sobre una carta; es la década en que el formidable impulso que se transmitiera a la aviación por las necesidades de la guerra, se materializa en más potencia para los motores, mejores rendimientos por HP, perfiles aerodinámicos que se estilizan y una confluencia de todos los adelantos técnicos y científicos sobre los aviones.

Hacia fines de esta década, se establecen las líneas regulares de correo aéreo —que con los años incorporarían pasajeros—, operando en Melilla la PanAmerican Grace Airways, antecesora de la actual P. A. A., y la Compagnie Générale Aeropostale (que en 1933 se denominaría Air France) operando ésta en el aeródromo de Pando hacia fines de 1928 por razones de seguridad de los vuelos nocturnos. A cada una de estas compañías el Centro ofrece toda clase de apoyo, como la había hecho anteriormente con la Compañía Rioplatense de Aviación, que realizó un servicio entre Montevideo y Buenos Aires, con correspondencia solamente.

Las primeras alumnas de los cursos de pilotaje fueron la Sra. Amelia M. de Polero y la Srta. Esther Diana Araújo que inician la instrucción en febrero de 1932. Ya encaminada definitivamente la aviación, como una actividad deportiva en pujante desarrollo, va llegando a las distintas ciudades del interior la inquietud de formar aeroclubes; inquietud que es estimulada por el propio Centro en forma de giras al interior y el

establecimiento de becas para realizar los cursos de pilotaje. Hasta 1935, como toda actividad en proceso de desarrollo, la regulación elemental, mínima, que se hacía de la aviación civil, estaba a cargo del Centro N. de Aviación, incluyendo claro está, la expedición de las respectivas licencias de piloto. En octubre de 1935, se instituye la Dirección de Aeronáutica Civil, recayendo en la persona del Sr. Ing. Luis Felipe Márquez el cargo de 1er. Director. Como es lógico, a partir de ese momento, paulatinamente, esta Dirección tomará a su cargo todo lo concerniente al control administrativo y la consecuente regulación de la totalidad de las actividades aeronáuticas civiles en el país, es decir, la aviación deportiva, privada y comercial.

No por esto, la trayectoria del C. Aer. Uruguayo será menos pujante, sino que su labor de divulgación y especialmente docente, se verá incrementada año a año. Hasta fines de 1936 el Centro había expedido 69 licencias de pilotos civiles; al cumplir los primeros cincuenta años de vida los pilotos civiles que habían obtenido su brevet en este Centro alcanzaban a 715, cantidad elocuente en exceso. En 1939 cambia su nombre por el de "Aero Club del Uruguay" que aún conserva. En 1940 crea en su seno la Escuela Civil de Aviación y se adquieren, para instrucción y entrenamiento, 6 aviones; en mayo del año siguiente sus diez aviones se bautizan con los nombres de las repúblicas sudamericanas. Poco después instala en el Aeródromo de Melilla el balizaje eléctrico, que significa un sustancial adelanto y permite la operación del campo las veinticuatro horas del día. También en 1941, en octubre, se desarrolla en el Subte Municipal un significativo evento patrocinado por el A. Club del U., la Primera Exposición Aeronáutica del Uruguay, a cargo precisamente del Sr. Juan Carlos Pedemonte, indesmayable propulsor y piloto, más tarde periodista, escritor y fino investigador de los hechos aeronáuticos.

En un medio de escaso mercado y en un país de cortas y medianas distancias entre cualquiera de sus puntos, es realmente digna de todo elogio la labor desarrollada por esta Institución, por su crecimiento, por la labor silenciosa y tesonera en el desarrollo de la instrucción y además por el espíritu progresista que animó siempre a sus autoridades. En mayo de 1942 incorpora la Sección Planeadores, becando a dos pilotos para brevetarse en la Compañía Varig en Osorio (Brasil) como instructores de planeadores; en 1945 se adquirieron dos de estos aparatos y el correspondiente equipo accesorio para el desarrollo de la instrucción. En julio de aquel año se compró en EE.UU. de N. América un Entrenador Link (actualmente denominados "simuladores") para el entrenamiento avanzado de vuelo por instrumentos. Estos equipos constan de una cabina —los primeros tenían un aspecto interior híbrido, no respondiendo a ningún avión en particular— en la cual se manifiestan por sistemas eléctricos, neumáticos y electrónicos, la totalidad de las contingencias de vuelo a ciegas, bajo la conducción de un instructor. La instalación del entrenador Link fue, seguramente, un hito en la aviación deportiva del país y probablemente haya sido el primero del que dispusiera una entidad civil en Sud América. Dos años después, a instancias del Club, llega a Montevideo el primer helicóptero a efectuar una serie de demostraciones; las hace en Melilla, sobre la ciudad, en el Aeródromo Mil. "Cap. Boiso Lanza" y en el Aeródromo de Florida.

7. Aeroclubes

Con mayor o menor suerte, mejores o escasos recursos, siguiendo a veces una trayectoria con altibajos, van apareciendo en el interior los Aeroclubes locales. Puede establecerse que influye sobre el volumen de sus actividades, el medio socio-económico en que se desenvuelven; sin embargo hemos visto perpetuarse en el desarrollo de la instrucción algunas instituciones que tuvieron poco más que el fuego interior de una gran vocación y un espíritu de vuelo

ejemplar.

En 1935, el 4 de octubre, se formaliza la creación del "Centro Aviación de Salto" cuya Directiva estuvo integrada por Don Luis P. Gaudín como Presidente, Vice Dn. José G. Amaro, Secretario Dn. Juan Triaca Caminal, Pro-Sec. Dn. Carlos N. Correa, Tesorero Dn. Alberto Devincenzi. Vocales: Dn. Carlos Bilbao, Dn. Roberto Balparda, Dn. Antonio Mattos, Dn. Andrés Rocca, Dn. Rogelio Erro, Dn. Marcelino Zudaire, Dn. Raúl Devincenzi, Dn. Fernando Silveira Riet y Dn. Horacio Tafernaberry. Primer Instructor: Don Juan José Vonella; Primer Alumno: Don Enrique Silveira Riet; Primer mecánico: Don Luis Alberto Castro.

La ciudad de Salto tuvo la fortuna de ser visitada por aviones desde los albores de la aviación en nuestro país; se ha dicho ya que fue visitada por B. Cattáneo en 1912, cuando inició su demorado viaje a Montevideo, transportando un saco de correspondencia; previamente habían pasado por allí el Cap. Martínez con su aeróstato y el matrimonio Silimbani con un globo de aire caliente; don Francisco Bonilla vuelve a su patria ingresando precisamente por Salto, en 1914; de allí fue oriundo el mecánico Víctor M. Dubois, esforzado, competente y fiel que le acompañó en adelante en todas sus giras; en 1919 un piloto británico proyecta establecer una línea regular entre Montevideo y Salto, cumpliendo el trayecto Montevideo-Salto-Buenos Aires, transportando correo; en el vuelo hacia Buenos Aires lo acompañó un joven salteño, César Osimani, culminado sin inconvenientes.

A partir de 1920 se suceden con cierta regularidad los vuelos de la Aeronáutica Militar a Salto; en primera instancia el Capitán Dn. Cesáreo L. Berisso en un Avro 504-K; en abril de 1921 es el Cap. Dn. Tydeo Larre Borges quien llega a la capital salteña también en un Avro 504 K; en enero de 1924, llega nuevamente a Salto el Mayor Berisso en el curso de una gira que abarca todo el litoral, norte y centro de la república; le acompañan el Tte. Cnel. Ulises Monegal y el Mecánico Dn. Dagoberto Moll, otra figura señera entre los técnicos de la Aeronáutica Militar, oriundo de Salto. En julio de 1924 dos aviones, un S.V.A. y un Bréguet 14, tripulados por el May. Berisso y el Cap. Rogelio Otero respectivamente visitan y sobrevuelan la ciudad; en el mes de setiembre vuelve nuevamente el May. Berisso como una de las etapas de una gira que acompaña al Presidente de la República, Ing. Dn. José Serrato; en cada ciudad de esta gira que incluye a Paysandú y Artigas, se realizan demostraciones de 30 minutos; vienen luego varios vuelos del Cap. Glauco Larre Borges, Cap. Rogelio Otero y Tte. 1º Oscar D. Gestido. Indudablemente, fue esta ciudad litoraleña beneficiada con las reiteradas visitas que le hicieron los aviones de la aviación militar. Así en 1935, cristaliza en el Centro de Aviación Salto, la iniciativa de un grupo de entusiastas salteños, que han sabido transmitir de generación en generación ese entusiasmo y dedicación que son la evidencia de un elevado e indesmayable espíritu de vuelo.

1937 es testigo de la creación de los Aeroclubes de Flores, en marzo y de Melo, en octubre. La primera comisión directiva del A. C. Flores estuvo integrada por Dn. Alfredo J. Puig, Dn. Luis García Lagos Ramírez, Dn. Alfredo Echavarría, Dn. Remigio Antúnez Castellanos, Teniente Coronel Dn. Carlos Quiñones y Dn. Ciro Ciompi como Secretario. En abril obtiene su personería jurídica y en octubre de ese mismo año inaugura un excelente aeródromo habiendo concurrido delegaciones de la aviación civil y una escuadrilla de la Aeronáutica Militar. En febrero de 1940 en un Taylor CX-AAT, propiedad del Sr. Arturo Berhouet, inicia la instrucción bajo la dirección del piloto Alfonso Izarra. En los meses siguientes se hace cargo de la instrucción el señor J. H. Curbelo, con un avión Potez CX-AAQ cedido por la Dirección

de Aeronáutica Civil; en diciembre de 1940, aún sin haber cumplido un año de instrucción, el A. C. de Flores ha brevetado ya cinco pilotos, entre los que debe mencionarse a la primera piloto civil, la señorita Irma Camacho, quien recibe una medalla de oro durante la realización de un festival con el que se clausura la actividad anual, reunión que tuvo amplia resonancia en los ambientes aeronáuticos de entonces. Hacia fines de junio de 1949, esta esforzada institución, pone a disposición del Ministerio de Salud Pública, un avión ambulancia adquirido con la colaboración popular.

El A. C. de Melo ha tenido desde su creación una destacada trayectoria, gracias al empuje visionario de un entusiasta hijo de aquella ciudad, que supo aglutinar el esfuerzo de distintas instituciones para lograr la creación y el posterior desarrollo del Club. Nos referimos a Dn. José Pedro Ganzo, nervio y corazón de la entidad arachana. Sus instructores, de proficua labor, fueron la base para que en menos de diez años de actividad hubieran recibido su brevet una cincuentena de pilotos.

En 1938, el 30 de mayo, nace en Paysandú una institución de gran trayectoria e indeclinable afán, cuyo desarrollo tuvo una proyección insuperada en su medio ambiente. La primera Comisión Directiva de este Aero Club estuvo integrada por el Tte. Cnel. Dámaso González, Dr. Julio Larzabal, Julio César Debali, Carlos María Fraschini, Dr. Joaquín Sarroca, Dr. Juan Mignon, Sr. Juan Carlos Pesce y Sr. Américo Fagalde. Su primer avión fue un Taylor Craft, CX-ACC; numerosos pilotos surgieron en tantos años de prodigación. Muchos de aquellos que iniciaron su carrera de pilotos en aquel Aero Club, han tenido una larga y efectiva actuación en la aviación de nuestro país. Ya en 1948, operaba con total eficacia el avión-ambulancia "Espíritu de Paysandú", atendiendo las necesidades de Salud Pública y los pedidos particulares. En 1954 se inició un servicio de amplia proyección social y hondo contenido, como fueron las Policlínicas Aéreas, expediente utilizado para llevar la atención sanitaria a los más apartados núcleos poblados del Departamento. El servicio fue un ejemplo de integración y coordinación de varias reparticiones, Salud Pública, Jefatura de Policía, FF.AA. y colaboradores privados, anotándose que en el 1er. año se cumplieron 81 giras entre los dos circuitos que comprendía el servicio.

En 1940 surgen a la vida aeronáutica de nuestro país tres instituciones que, andando el tiempo, honrarían con creces la aviación deportiva; ellas son el A. C. Mercedes, el A. C. Canelones y el A. C. San José. El 24 de febrero nació el A. C. de Canelones, el cual, como un índice de la unción y fervor vocacional de sus integrantes, había completado 150 pilotos en los primeros diez años de instrucción. En abril de 1940, más certeramente el 27, adquiere su autonomía el Aero Club Mercedes; su actividad se inicia realmente en el año 1938, como una actividad deportiva más en el seno del Club Remeros Mercedes, hasta que en la fecha indicada se erige como una institución independiente. Su presidente fundador fue un consecuente luchador, vinculado desde siempre a la actividad aviatoria; Don Rosario Manuel Retamosa constituye un digno ejemplo de indeclinable adhesión a una causa, por la causa misma. Digamos que su aeródromo, con espléndidas pistas de césped, fue declarado Aduanero en 1963, contando siempre con los servicios esenciales.

El 25 de agosto de 1929 se produjo en San José un encuentro aeronáutico de diez aviones, hecho singular e inédito en la historia maragata; paralelamente a los festejos patrios, se agasajó al aviador y pionero de las alas deportivas de San José, Alberto Ciganda, cuyo apellido estuvo siempre de una u otra forma estrechamente unido a los destinos del Aero Club.

El 12 de julio de 1940 se fundó el Aero Club, siendo su primer presidente el Sr. Ernesto R. Sena. En 1944 se inaugura el actual

aeródromo, desplegándose a partir de entonces una intensa actividad bajo la dirección del instructor señor Cirio Rizzardo, primer instructor de la novel escuela de vuelo. En la oportunidad citada, pronuncia un conceptuoso discurso el General C. Berisso, honrándose por estar presente en tal inauguración y agradeciendo el homenaje de haber designado la calle de acceso al Aeródromo con su nombre.

Corre la década de 1940 y en todo el interior del país, semejando una corriente renovadora y entusiasta, van surgiendo los Clubes locales para la práctica y la enseñanza del vuelo. Colonia en 1941, extendiendo su influencia por otras localidades del departamento, Sarandí Grande en 1942, Sarandí del Yí y Artigas en 1945, Rocha en 1949 van hilvanando historia tras historia, alumno tras alumno, festivales y competencias de regularidad y velocidad por todos los pueblos y ciudades del interior; no siempre su creación respondió a las necesidades que significaban las distancias; muy a menudo fue exclusivamente la vocación de volar y el deseo vertiginoso de sentirse libre y disfrutar la grandeza del espacio. Así, pequeñas localidades como San Gregorio, Young, Cardona o Juan Lacaze, tuvieron a su debido tiempo, su Aero Club. Algunos sobrellevaron una trabajosa existencia, con periodos de esplendor y gran ritmo en la instrucción y caídas profundas en el desinterés, la falta de apoyo, o simplemente las penurias económicas. Durante mucho tiempo existió en Pan de Azúcar el Aero Club del mismo nombre, que supo instruir alumnos de toda la zona, desde Punta del Este y San Carlos, hasta Piriápolis; con modestia, pero con firmeza y decisión fue perpetuándose, hasta que pasó a establecerse en 1954 en Aeródromo de "El Jaguel", en Maldonado; una numerosa asamblea decide el 14 de febrero de 1973, en trance de elegir autoridades, designarlo finalmente con el nombre de "Centro Aerodeportivo de Maldonado". En determinadas ciudades, en las que se conjugan el desarrollo agropecuario, las necesidades industriales y las posibilidades de comunicación, el Aero Club cumple una importante función de base económica y de proyección social, sin perjuicio de la actividad estrictamente deportiva y docente. Estas referencias comprenden particularmente las instituciones de Tacuarembó, Paso de los Toros, Sarandí del Yí, Salto y Paysandú, por ejemplo. Debe establecerse sin embargo, que han habido Aero Clubes que, sin disponer de fundamentos económicos importantes y apoyo financiero de volumen, llevaron a cabo memorables festivales y competencias, eventos que de por sí valen más y son más efectivos para la divulgación que largos y tenaces esfuerzos de propaganda.

En 1945, hace su aparición el Círculo Aerodeportivo Montevideo; la asamblea de socios fundadores eligió, en una reunión celebrada en el Ateneo de Montevideo, las autoridades que integraron la 1ra. Comisión Directiva; ellas fueron: Pres. Dr. Juan F. Canessa; 1er. Vice Cnel. José San Martín; 2º Vice Dr. José L. Badano Repetto; Sec. Gral. Raúl Staricco; Secretario Dr. Enrique J. Buero; Tesorero Víctor Lyford-Pike; pro Tes. David Detomassi; vocales Cnel. José Luis Ibarra, Carlos Rodríguez Tellechea, Juan Carlos Pedemonte e Italo E. Perotti. El Círculo, empeñado en conducir una actividad dinámica y más liberal que la que se desarrollaba en la época, acogió en su seno a una cantidad de apellidos como los Escofet, Bonilla, San Martín, Martínez Velazco, Ciganda, que tenían detrás de sí una distinguida y hermosa trayectoria, que se proyectó hacia innumerables socios y alumnos que mantuvieron con singular capacidad el prestigio del Círculo.

8. Transporte Aerocomercial

a. PLUNA

El transporte aerocomercial está identificado, en el Uruguay,

por dos empresas que alcanzaron en su oportunidad un alto nivel de eficiencia, competencia y seguridad. PLUNA, en plena vigencia y CAUSA, desaparecida unos trece años atrás, cumplieron una vigorosa etapa en el desarrollo del transporte aéreo de pasajeros. Prácticamente desde la misma época (PLUNA desde 1936 y CAUSA desde 1938) ambas empresas fueron un destacado ejemplo de efectividad, aun en el ámbito internacional.

La compañía "Primeras Líneas Uruguayas de Navegación Aérea S. A." fue fundada el 20 de noviembre de 1936, por los señores Alberto y Jorge Márquez Vaeza. Contaban con dos aviones De Havilland tipo "Dragon Fly", bautizados "Churrinche" y "San Alberto", bimotores, con capacidad para cinco pasajeros.

Uno de estos aviones se conserva, debidamente restaurado, en el Museo Aeronáutico. La primera línea atendida fue Montevideo-Salto, agregándose antes de los ocho meses de operación una etapa en Paysandú a la ida y regreso de este vuelo, que se cumplía los lunes, miércoles y viernes; prácticamente en la misma época se inició una frecuencia los martes, jueves y sábados con el itinerario Montevideo-Durazno-Tacuarembó-Rivera con regreso en la misma forma; se señala que la escala en Mercedes, estaba suspendida hasta tanto se finalizaran las obras del aeródromo. Los pilotos que integraron su tripulación inicial fueron extranjeros, pero con una sólida experiencia; fueron los señores



El "San Alberto", gemelo del "Churrinche", primeros dos aviones con que PLUNA inició sus vuelos al interior del país.

Walter Noak, de origen alemán y Emilio Nudelman, paraguayo. Es interesante destacar los datos estadísticos consignados en la época, al completar el primer año de actuación; se transportaron en ese lapso 2600 pasajeros, 20.150 kilos de equipajes, 20.000 cartas, 70.000 diarios y 1700 kilos de encomiendas, con un índice de 100% de seguridad y 99.75 de regularidad. En diciembre de 1938 entró en funciones un De Havilland de cuatro motores tipo "Express Air Liner" para doce pasajeros, el cual según la prensa de la época era "un aparato modernísimo y perfecto, un verdadero alarde de la ingeniería aeronáutica"; el "San Felipe y Santiago" como se le denominó, fue bautizado por la señora María Illarraz de Terra, luego que el Arzobispo de Montevideo Monseñor Aragone lo bendijera, en una concurrida ceremonia, de especial resonancia, que tuviera lugar en el aeródromo de Melilla. El segundo aniversario significa para PLUNA una evaluación de índices altamente significativos; se transportaron 9.123 pasajeros en dos años de operación, se recorrieron 846.000 kilómetros, se llevaron 205.000 diarios, 210.000 cartas y 21.000 encomiendas, con 100 % de seguridad. El 23 de octubre de 1939, cumplió con total éxito una misión al Paraguay, trasladando al Vice Presidente de la República y su comitiva. A esta fecha, se había incorporado como Comandante, el piloto uruguayo (el primero para esta compañía) Delfín Díaz Cibils.

En 1941 agrega a su flota un Potez 62 para 14 pasajeros y en 1942 dos DC-2, Douglas, de fabricación norteamericana, con capacidad para 15 pasajeros. En 1946 llega el primer DC-3, con cabida para 28 pasajeros y se hacen los primeros vuelos al exterior, empezando por Porto Alegre; a Asunción se irá a partir de 1952 y en 1955 se establecerán definitivamente las frecuencias a Buenos Aires, que andando el tiempo absorberán el esfuerzo principal en el transporte de pasajeros. La década de los años 50 verá, por un lado la consolidación de las líneas al exterior particularmente con la llegada de los tres

primeros "Vickers Viscount", —excelente y noble material—, en detrimento de las líneas domésticas que fueron paulatinamente empobreciéndose por la falta de atención y la consiguiente pérdida de prestigio. El flujo creciente de pasajeros entre Buenos Aires y Montevideo, indujo al Directorio que encabezaba el instituto a contratar en 1970 un avión Boeing 737 que fue utilizado por el término del contrato, siendo devuelto a sus propietarios.

Vale la pena destacar, aunque sintéticamente, la evolución de PLUNA como empresa; se cumplen en este caso las circunstancias normales que afectan a todas las compañías de aeronavegación y precisamente aquéllas que transportan pasajeros; es decir, que los márgenes de ganancia desde el punto de vista económico-financiero, son realmente magros, o no existen simplemente, debiendo subsistir en base a diversos aportes, subsidios estatales u otros, en la mayoría de los casos. De floreciente empresa privada, debido precisamente a las dificultades financieras, fue transformada por la Ley N° 10.535 del 18 de octubre de 1944, en sociedad de "Economía Mixta", habiendo absorbido el Estado el 83.3 % del capital, dejando el 16.7 % en manos de los accionistas; en dicha Ley se establecía la manera de integrar el directorio, en qué forma se distribuirían las utilidades, se indicaban las frecuencias mínimas que debían mantenerse, así como un escalonamiento descendente para el subsidio por kilómetro volado. En el marco de esta figura del derecho se mantuvo hasta 1951, en que la Ley N° 11.740 del 12 de noviembre, determina finalmente su absorción total por el Estado, transformándose entonces en un Ente Autónomo. Como tal, debió soportar todos los aspectos negativos que derivaron de una politización a ultranza, en todos los niveles, siendo objeto, cuando convino a los opositores de turno, de los más despiadados y destructivos ataques; en oportunidad de discutirse la compra de aviones que mejorarían sustancialmente el parque aeronáutico de la Empresa —en momentos que ya era indiscutible que la única manera de competir con el mercado es ofrecer mejores servicios— se le objetó duramente, proponiendo que "antes de comprar aviones que ahorrarán sólo 10 minutos en el vuelo a Buenos Aires, sería mejor invertir ese dinero en construir un aeropuerto más cerca del centro de la ciudad, que seguramente se ahorraría más tiempo" (de los editoriales de la prensa de la época). En 1958 se restablece definitivamente la frecuencia a Río de Janeiro (posteriormente sufriría una nueva suspensión, para reiniciarse más cerca de la llegada de los Boeing 727) y en julio de 1958 se cumplen nuevamente los vuelos a Asunción del Paraguay.

En 1970, de acuerdo con un informe favorable de una Comisión designada al efecto, el Poder Ejecutivo autoriza a la Fuerza Aérea a realizar los servicios que se detallan, de transporte aéreo regular de pasajeros, correo y carga, por medio del "Transporte Aéreo Militar" (TAMU) y en coordinación de actividades y servicios con el Ente Autónomo PLUNA:

- a) Montevideo - Bella Unión - Artigas - Montevideo, dos frecuencias semanales;
- b) Montevideo-Salto-Paysandú-Montevideo, dos frecuencias semanales;
- c) Montevideo-Artigas-Salto-Montevideo, dos frecuencias semanales.

El Personal navegante y los equipos de vuelo serían de la Fuerza Aérea y el personal, dependencias y equipos de tierra de PLUNA. La misma resolución autorizaba a aumentar las frecuencias, fijar nuevos itinerarios y tarifas, con la autorización previa del P. Ejecutivo.

Este convenio significó una revitalización sustancial para PLUNA, ya que todo el tráfico doméstico empezó a ser cumplido por las Unidades de la Fuerza Aérea y aun estas unidades atendieron alternadamente frecuencias de las líneas al exterior, contribuyendo de la manera más eficaz a la recuperación del Ente, es decir, cumpliendo con regularidad y seguridad los servicios suspendidos desde

tiempo atrás.

Más recientemente, la incorporación de dos unidades Boeing 727 sitúa al Instituto al nivel de competencia de las más poderosas empresas internacionales de los países vecinos, lo cual significa una más amplia expectativa en relación con sus posibilidades y un decisivo paso adelante en su desarrollo.

La década de 1980 encuentra a PLUNA lanzada decididamente, con firmeza, con una planificación realista, a la conquista de los mercados internacionales; la distribución por partes iguales —según las normas más modernas del derecho aeronáutico internacional— del tráfico sobre el Río de la Plata y una política de ejercicio efectivo de los principios de reciprocidad, han permitido mejorar sustancialmente la imagen de la Empresa en el ámbito comercial internacional y finalmente la presencia de nuestra soberanía en los cielos de América.

b. CAUSA

Formada por pioneros, llenos de fe y perseverancia, CAUSA emergió como ente comercial en 1936, cuando un 28 de diciembre el Poder Ejecutivo le aprueba sus estatutos. El objeto de la aerolínea era unir en vuelos regulares el Puerto de Montevideo con el Puerto de Buenos Aires, lo que significaba ni más ni menos que tender un puente entre el “centro” de nuestra capital y el “centro” de la urbe porteña. El primer Directorio estuvo integrado por los señores Luis J. Supervielle, Américo J. Beisso, Cnel. Tydeo Larre Borges, Dr. Ovidio Morató, Ing. José Serrato, Julio Mailhos (h) y Juan M. Gorlero. La idea era singularmente realista y se compadecía de una creciente necesidad, como lo era una comunicación rápida, eficaz, entre ambas capitales, según los adelantos vertiginosos que se verificaban en los transportes en todo el mundo. El 6 de febrero de 1938, ameriza en el Puerto de Montevideo el primer hidroavión, un Junker 52/3 que al día siguiente luce su matrícula nacional CX-ABA y los colores del pabellón patrio. Fue bautizado “Uruguayo”, en tanto que el segundo, matriculado CX-ABB recibió el nombre de “Argentino”, recibiendo ambos el bautismo formal, de manos de las esposas del señor embajador de la R. Argentina y del Sr. Presidente de la República, respectivamente; previamente fueron bendecidos por el Arzobispo de Montevideo, Monseñor Aragone; la ceremonia se cumplió el 11 de febrero de 1938 en las proximidades de la Dársena 3 y en tal ocasión se depositó además la piedra fundamental para la futura estación aérea. El 1er. vuelo, con periodistas y autoridades invitadas,

se realizó el 12 de marzo, iniciándose a partir de entonces los vuelos regulares; en ambos hidropuertos se utilizaban las instalaciones flotantes de la Compañía de Aviación Condor de Alemania. En 1940 empezaron a cumplir una frecuencia diaria entre Colonia y Buenos Aires y en 1943, se enlazó directamente Buenos Aires con Punta del Este, amerizando en la bahía de Maldonado, en las proximidades del Puerto de P. del

El “Uruguayo” es remolcado despaciosamente hasta la posición de puesta en marcha y despegue.



Este, cuando las condiciones de la bahía lo permitían, operando alternativamente, en la Laguna del Sauce o en el Arroyo Maldonado, contiguo a su desembocadura.

Sus primeras tripulaciones estuvieron encabezadas por el Cte. Urban, que había hecho su experiencia volando para la citada compañía Cónдор; le siguieron, inicialmente como alumnos y luego como Comandantes, el señor José R. Polero y Alberto Wollkopf. Cuando éste se retira ingresa en su lugar el Tte. Cnel. Glauco Larre Borges, experimentado piloto civil y militar, que se había graduado de piloto de hidros en 1926 en la Escuela francesa de Hourtin, de la marina de aquel país y un curso de vuelo por instrumentos en la Real Fuerza Aérea de Gran Bretaña. Ilustre y consagrado piloto, vocacional, unido a la aeronáutica militar y civil desde los albores, perduró al comando de los aviones prácticamente hasta su muerte; en un vuelo B. Aires-Montevideo, sufrió un desvanecimiento, asumiendo el co-piloto Narciso Moreni el control del hidroavión y llegando a destino sin problemas; el Tte. Cnel. Larre Borges, sin recuperarse, falleció a los pocos días, el 16 de febrero de 1950.

En los inicios de 1939, una empresa argentina comienza también una línea regular hacia Montevideo; prestamente se realiza un acuerdo y se combinan las frecuencias de los vuelos entre esta empresa y CAUSA; durante casi dos décadas, estas dos entidades comerciales proveyeron un tráfico regular, complementado, que llenaba íntegramente los requerimientos que habían llevado a su creación. Hacia 1946 CAUSA empieza a renovar su material, adquiriendo un Short Sunderland, aparato creado para la lucha anti-submarina y el patrullaje, transformado para pasajeros. Lo impulsaban cuatro motores Bristol de 1050 HP cada uno y estaba acondicionado para transportar 40 pasajeros. Fue traído en vuelo, arribando a Montevideo el 8 de abril de 1946, entrando en servicio de inmediato. En 1948 hizo su vuelo final el último Junker, luego de 10 años de servicios ininterrumpidos, con un índice de seguridad difícilmente superable. Abandonado en el aeródromo de Paysandú, los rigores invernales y los calores abrumadores del verano hicieron su inevitable obra destructiva; allí permanecieron sus restos, mudos testimonios de una industria aeronáutica prodigiosa.

En 1948 se concreta una nueva adquisición de dos Sunderland, los cuales, con plantas motrices mejoradas con respecto al anterior, llegan a Montevideo en setiembre de 1948. Uno de ellos, el matriculado CX-AKR, con una tripulación enteramente uruguaya hizo el vuelo desde Belfast en Irlanda del Norte hasta Montevideo, siendo por lo tanto el primer avión uruguayo con tripulación también uruguaya, que realiza la travesía del Atlántico Sur. Este avión, bautizado por la esposa del Presidente de la República Dn. Luis Batlle Berres, recibió el nombre de "Capitán Boiso Lanza".

Un año después, en acto público, los Ctes. doctor Dn. José R. Polero y Tte. Cnel. Glauco Larre Borges, reciben de manos del Presidente de la República, las insignias de oro de "millonarios del Aire".

En 1951, en otro esfuerzo considerable, se adquirieron dos hidroaviones más, también de la misma línea, pero contruidos especialmente para transporte de pasajeros. Estos, del tipo Sandrigham, fueron traídos en vuelo por tripulaciones de la empresa vendedora.

Al cumplir la Empresa veinte años de actuación, abandona



El Hidroavión "Uruguayo", un Junker 52/3 embarcando pasajeros en el Hidro-puerto de Montevideo.

su cargo el General Larre Borges cuya labor en la conducción operativo - administrativa, había sido eficaz, competente y de óptimos resultados en la prestación del servicio.

Hasta 1962, operó el servicio "centro a centro", dando comienzo en 1961 a una línea entre Carrasco y Aeroparque en B. Aires, con equipo Curtiss C-46; habiéndose abandonado la operación de los hidroaviones, se refuerza esta línea en 1963 con aviones del tipo "Constellation" y en 1966 con un tipo más grande, el "Super Constellation". Pero la conducción de la Empresa había ido cambiando de mano en mano y en 1967, cesó un servicio que por largo tiempo había monopolizado una imagen de seguridad y responsabilidad, en los vuelos y eficiencia en todos los niveles. Su deterioro y desaparición final fueron el resultado visible y natural por otra parte, de una problemática económico financiera no resuelta, con implicancias de todo orden, que la destruyó doblemente, no sólo en su patrimonio sino como institución.

c. ARCO

En 1957 irrumpe al mercado de transporte aéreo una nueva compañía, la cual pese a haber nacido y mantenerse dentro de modestas dimensiones, cumplió con regularidad, seguridad y eficiencia un servicio que atendió con solvencia la demanda permanente de pasajes en el tramo Buenos Aires-Colonia. Presidida por el Dr. Conrado H. Hughes, Aerolíneas Colonia S. A., ARCO, inició sus actividades en 1957, habiendo sido fundada el 3 de enero de aquel año; en el inicio contó con dos Curtiss C-46, matriculados CX-AZS y CX-AYR, los cuales, de acuerdo a sus más nobles antecedentes, sirvieron con seguridad el tráfico entre aquellas dos ciudades durante mucho tiempo. En 1965, luego que un temporal que azotó la zona de Colonia, destrozara uno de los aviones de la Empresa, se incorporó otro C-46, y en 1973, en un esfuerzo exhaustivo, se adquirieron tres Convair 240, que mejoraron fundamentalmente la calidad del servicio. En 1976 incorporan un turbo-hélice, un Convair 600, que aún se conserva en operación. Sus servicios, en los cuales el segmento de vuelo es del orden de los quince minutos, estuvieron siempre ajustadamente coordinados con los de la empresa ONDA, de transportes terrestres, que proveyó el complemento hasta Montevideo con un servicio especial.

En 1979 amplió sus itinerarios haciendo una frecuencia tri-semanal que enlazó Salto con Colonia y Buenos Aires, frecuencia que se mantuvo por un lapso de cuatro meses, siendo suspendida en octubre de ese año, en espera de trámites que se corren ante las autoridades aeronáuticas argentinas. Finalmente, digamos que oportunamente gestionó y obtuvo la concesión de una línea interna que partiendo de Rivera, con escala en Salto, proseguiría a Buenos Aires vía Colonia.

d. AERO URUGUAY

El transporte aéreo, como instrumento para el ejercicio de la soberanía, como complemento vital del Poder Aéreo y como factor concurrente en el desarrollo económico de un país, concita sobre sí la atención crítica de los estados, estando sujeto a regulaciones jurídicas múltiples, nacionales e internacionales. En nuestro país, en los últimos años, varias compañías tramitaron ante los organismos competentes la correspondiente habilitación para establecer servicios de carga y pasaje al exterior. La mencionada tramitación comprende, entre otras instancias, la manifestación expresa de la opinión de los institutos interesados, incluyendo el ente estatal PLUNA.

Cumplida la tramitación pertinente y agotadas las instancias legales, por Resolución del Poder Ejecutivo del 26 de julio de 1977 se

autorizó a la empresa AERO URUGUAY a establecer un servicio de transporte de carga entre Montevideo y Luxemburgo con escalas, Montevideo y aeropuertos de los EE.UU. de N. A., así como efectuar vuelos "charter" hacia ciudades de América. Comienza así la historia institucional de una pujante entidad comercial, que a partir de noviembre de ese año iniciaría los vuelos, marcando así la apertura de una etapa de significativo despegue del tráfico de carga aérea en el país.

Presidida por el Cnel. (R) Atilio J. Bonelli Selvático, experimentado piloto de transporte con una prolongada trayectoria y excelente foja en los cuadros de la Fuerza Aérea, AERO URUGUAY empezó sus actividades operando un CL-44J, un cuatrimotor turbo hélice con buena capacidad en sus bodegas, que fue matriculado CX-BJU, el cual, a partir del 19 de diciembre de 1977, en que cumple un vuelo charter a EE.UU., es tripulado íntegramente por personal uruguayo. Eduardo Fazzio, Juan Crossa, Carlos Canoura como Comandantes, Heber Pernaluna y Gerardo Leguisamo formaban este primer grupo, que posteriormente, en función del incremento de las frecuencias, fue acrecido proporcionalmente.

La aparición de AERO URUGUAY en el panorama aerocomercial coincidió con el auge inusitado de una gran corriente exportadora de manufacturas de cuero, principalmente hacia los EE.UU. y Europa. De modo que estos artículos, y las elaboraciones en lana, constituyeron el mayor porcentaje de la carga transportada hacia el exterior. Las frecuencias habituales conforman un abanico de dos vuelos semanales a Luxemburgo, uno a New York-Miami, uno a Santiago de Chile y otro que enlaza Montevideo-Santiago de Chile-San Pablo. Como una respuesta a la demanda de bodegas existente en nuestro tráfico comercial con el exterior, en octubre de 1978 se sustituye el CL-44J por un Boeing 707, que recibirá su misma matrícula, con lo cual las posibilidades de la Empresa se amplían considerablemente. Vemos que en la actualidad, igual que medio siglo atrás, el progreso de la aeronáutica en todas sus formas, se nutre en primera instancia de sueños, muy a menudo calificados de utópicos y en segunda instancia de perseverancia, confianza en la propia capacidad y un indestructible espíritu aeronáutico. La presencia de nuestro pabellón soberano en las terminales de carga aérea de Nigeria, Bombay, Hong Kong, Atenas, Milán, Frankfurt, París, Bruselas, Luxemburgo, Londres, Madrid y las tres Américas, es una confirmación tangible de la materialización en las rutas aéreas del mundo y de una cara aspiración de su creador y actual presidente.

...y el cielo fue testigo

El mismo cielo que 150 años atrás contemplara el nacimiento de nuestro País a la vida constitucional, continúa hoy, siendo fiel testigo de nuestra realidad nacional.

Una realidad que Varig y Cruzeiro, hacen también suya, día a día, surcando con sus alas el espacio azul a cuyo abrigo nació la Patria.

Adhesión al Sesquicentenario de 1830



AEROLINEAS ARGENTINAS

Aerolíneas Argentinas nació el 7 de diciembre de 1950, como resultado de la fusión de las empresas Fama, Alfa, Zonda y Aeroposta Argentina. Esta última, la más antigua compañía aérea argentina, cumplía vuelos comerciales regulares en el país desde 1929.

Desde sus inicios, la Empresa mantiene vuelos regulares entre Buenos Aires y Montevideo, actualmente a razón de 57 frecuencias semanales, siendo la única compañía que opera exclusivamente en jets (Fokker F-28 y Boeing 737) entre el Aeropuerto de Carrasco y Aeroparque.

Aerolíneas Argentinas sirve asimismo 6 frecuencias semanales entre Buenos Aires y Punta del Este.

La Empresa cuenta desde 1959 con una sucursal en Montevideo (Colonia 851) y desde 1963 con una en Punta del Este (Edificio Santos Dumont).

En menos de treinta años de existencia, Aerolíneas Argentinas ha registrado un excepcional proceso de expansión, que la ha situado entre las compañías aéreas internacionales de mayor importancia. A junio de 1978, la Empresa recorría un total de 152.568 kilómetros por semana, de los cuales 116.639 correspondían a vuelos internacionales. Cubría así un total de 63 puntos de destino en tres continentes, con una oferta de más de 320.000 plazas mensuales.

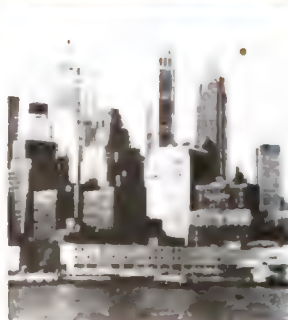
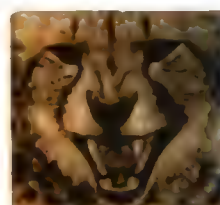
Además de los vuelos hacia y desde Montevideo, Aerolíneas Argentinas une Buenos Aires con Europa (siete vuelos semanales, con destinos en Madrid, París, Zurich, Londres, Frankfurt), Estados Unidos (quince frecuencias semanales, tres de ellas con escala en México y dos con prolongación a Montreal, Canadá; destinos: Nueva York, Miami y Los Angeles), Sud Africa (un vuelo semanal, con destino a Ciudad del Cabo), y con toda América del Sur (64 vuelos semanales hacia Río de Janeiro, Sao Paulo, Porto Alegre, La Paz, Santa Cruz, Lima, Guayaquil, Bogotá, Caracas, Santiago de Chile, Asunción).

Para cubrir tales operaciones, Aerolíneas Argentinas cuenta actualmente con una flota integrada por tres Boeing 747 (dos de ellos ya en actividad), de cabina ensanchada, el más moderno aparato en su tipo, ocho jets intercontinentales Boeing 707 (uno de los cuales destina en exclusividad a su Servicio de Carga Aérea), tres Fokker F-28, doce birreactores Boeing 737 y tres trireactores Boeing 727/200 (uno de ellos en operación).

Para la conexión con sus vuelos internacionales que parten desde Buenos Aires, Aerolíneas Argentinas ha puesto a disposición de los viajeros uruguayos una frecuencia entre Carrasco y el Aeropuerto Internacional de Ezeiza, que les permite un trasbordo automático, sin necesidad de pasar por Aduana ni cumplir trámites de Migraciones.

La Empresa ha impulsado asimismo un programa de tours internacionales (Alfombra Mágica), con excursiones a Miami/Disneyworld, México y EE.UU., Europa, Sud Africa y otros destinos, que han activado sensiblemente el movimiento turístico en el mercado uruguayo.

Como lógica consecuencia de la intensidad de sus operaciones, Aerolíneas Argentinas ha incorporado recientemente un avanzado y exclusivo sistema de Central de Reservas por Computadora, cuyo cerebro central se encuentra en Buenos Aires y cuenta con una extensión especial para Montevideo y Punta del Este; esta Central permite confirmar reservas de plazas con hasta un año de anticipación, así como otros servicios (reserva de alojamientos, alquiler de automóviles, etc.) en un plazo de apenas diez segundos.





LAP **LINEAS AEREAS PARAGUAYAS**

Esta Empresa Estatal paraguaya fue fundada en el año 1963 y desde entonces ha ido en un plano ascendente, en lo que tiene que ver con la prestación de los servicios a su cargo y la adaptación de sus unidades de vuelo a los requerimientos del mundo moderno.

En su iniciación operaba con equipos Convair 240, con capacidad para 36 pasajeros, incorporándose recién en el año 1969, los aviones Electra, que transportan 86 pasajeros. Con los Convair realizaba únicamente vuelos a Montevideo, Buenos Aires, San Pablo y Río; mientras que con la incorporación de los Electra, intensifica la frecuencia con las mencionadas ciudades, ampliando sus destinos con vuelos a Lima, Santa Cruz de la Sierra y Santiago de Chile.

En el año 1978 se adquieren los Boeing 707, para 153 pasajeros (141 viajando en clase turista y 12 en primera clase) cubriendo ya la mayor parte del continente americano: Argentina, Uruguay, Brasil, Chile, Paraguay, Bolivia y Perú; se suman además los vuelos de largo alcance, a Miami, Estados Unidos de Norteamérica; y Europa, tocando los aeropuertos de Madrid y Frankfurt.

Esta pujante Empresa paraguaya, que en pocos años va perfeccionando sus servicios y adquiriendo el material necesario para mantener en esta difícil actividad un nivel

de competencia razonable, frente a otras compañías internacionales de grandes recursos y largos años de experiencia, se propone, en lo que denomina, etapas del futuro, ampliar aún más su flota con nuevas unidades Boeing 707, para aumentar las frecuencias a las rutas o destinos que ya cubre y si es posible, unir otras capitales del mundo.

Ha incorporado asimismo un sistema de computación para la reserva de pasajes, acorde a los empleados en todo el mundo, facilitando la tarea administrativa y en consecuencia brindando al cliente rapidez y eficacia en sus informaciones, que se suman al buen servicio ofrecido en sus aparatos. Para eso cuenta con pilotos expertos y la mejor selección de personal de a bordo, destinado a hacer más placentero el viaje de quien utilice estas líneas.

En Montevideo, Líneas Aéreas Paraguayas tiene local propio, el primero que adquirió en el exterior y que está ubicado en calle Colonia 1001. Hace poco tiempo también instaló en la capital argentina, Buenos Aires, un moderno local propio.

Su Directorio está presidido por el General de Brigada Luis González Ravetti y el Gerente General es el Coronel D.E.M. Raúl Calvet. Su representante para el Uruguay y la Argentina lo es el Sr. Arnaldo Costa, mientras que el Gerente para la Sucursal Montevideo es el señor Darwin Cerizola.



MARINA MERCANTE Y PUERTOS

I. ANTECEDENTES COLONIALES

I.a. Navegación

Cuando España inició la colonización de la Banda Oriental con la fundación de Montevideo, en la segunda década del siglo XVIII, estaba lejos de ser aquella pujante nación de los tiempos de los Reyes Católicos y Felipe II, quien había logrado la unidad política de la península ibérica y el dominio de las Indias de donde fluían los tesoros de incas y aztecas, en una época en que la riqueza se basaba en la disponibilidad de metales preciosos. Y el comercio monopolizado con puertos fijos para la salida de las mercaderías de España y su recepción en América, atendido por las flotas de Tierra Firme y Nueva España, había sido sustituido por los navíos sueltos y de registro de propiedad privada.

También el monopolio comercial había desaparecido, merced a los privilegios logrados por Holanda e Inglaterra; sobre todo por esta última que por los Tratados de Utrech logró las concesiones de los barcos de *asiento* destinados al comercio de esclavos negros, con Buenos Aires como puerto de introducción, y los de *registro*, que en Portobelo y Cartagena de Indias participaban de las ferias del istmo y de donde las mercaderías servían todo el comercio del Virreinato del Perú con jurisdicción hasta el Plata.

La rendición definitiva de la Colonia del Sacramento al poder español, coincidiendo con las concepciones liberales de los Borbones en cuanto a economía y comercio, determinó el establecimiento de un régimen de libertad y con él la apertura del Río de la Plata a la navegación e intercambio comercial con ultramar.

Montevideo, puerto habilitado por el Reglamento de Libre Comercio de 1776, inicia una época de prosperidad para la Banda Oriental. En la soledad de su campaña había comenzado a surgir un impulso poblacional con Maldonado, San Carlos, Salto, Paysandú, Minas, etc. El ganado, mejor protegido por el aumento de la propiedad particular se incrementa en forma sorprendente.

Don Diego de Alvear, refiriéndose sólo a la zona comprendida entre los ríos Santa Lucía y Yí, sierras de Maldonado y Pan de Azúcar, anota multitud de estancias en las cuales se criaban haciendas de “veinte, treinta y cuarenta mil cabezas y aun las hay de ochenta y cien mil” (1) y Liniers, para 1790, calculaba en la zona Pando-Maldonado, 600.000 vacunos.



*Puerto de Montevideo
en 1856.*

“Tan extraordinaria producción había hecho del territorio oriental el Estado más rico de todo el extenso Virreinato del Río de la Plata. Calculada la procreación nacional, como lo afirma Azara, en tres mil cabezas por cada hacienda de diez mil, y a un precio de dos pesos la unidad o cuero, que era casi lo único aprovechado, es fácil suponer el valor de tan crecidas existencias y su importancia en la economía nacional, en donde la principal industria era la ganadería” (2).

La industrialización de las carnes se suma a la elemental del cuero, por iniciativa de Don Francisco Medina que hacia 1755 instala en el Colla un establecimiento de salazón de carnes, seguido poco después por Francisco A. Maciel que levanta su industria en las cercanías de Montevideo. Esto permite exportar 139.000 quintales de carnes saladas de 1785 a 1793.

“Hay hacendados, comentaba don Miguel Lastarria, viajero de la época, que faenan 30.000 vacunos por año, observándose que casi del millón de cueros que se extrae del Río de la Plata, más de la mitad salen del territorio oriental”. Y Don Francisco Aguirre afirmaba en 1782 que no menos de medio millón de cueros estaba esperando embarque, apilados en almacenes y en huecos del caserío montevideano.

Toda esta riqueza exportable se canalizaba por el puerto de Montevideo, único de ultramar en la segunda mitad del siglo XVIII; a él acudían los barcos atraídos no sólo por la seguridad del cargamento, sino por las superiores condiciones geográficas de la bahía y puerto. Tan evidentes eran, que las mismas autoridades de Buenos Aires, puerto rival, sugirieron se habilitase Aduana en Montevideo y se suprimiese la suya, ya que la navegación empezaba o terminaba en Montevideo. Una Real Orden del 10 de febrero de 1799 impuso la medida.

Según cifras de la época, en 1792 entraron 27 embarcaciones con carga

y salieron 69. En 1800, el movimiento comercial estuvo atendido por 94 buques de ultramar; dos años más tarde la cifra sube a 188.

En tal movimiento marítimo ¿cuál es la participación de España y cuál la de las marinas extranjeras? De aquellas 188 naves, sólo el 20% enarbolaba pabellón español; el resto es extranjero que intensifica su intervención durante el proceso independentista americano; sólo en 1835 es admitida de nuevo esta bandera en los puertos orientales, cuyo comercio exterior es atendido por buques de todos los pabellones menos el del Uruguay, contrastando con lo sucedido en las ex-colonias inglesas de América del Norte.

Cuando advino su separación, su marina se hallaba en condiciones de atender el 65% de su comercio marítimo; Massachusset poseía un navío de ultramar por cada 100 habitantes. Cuarenta y tres años más tarde, la marina mercante norteamericana transportaba el 92% de su comercio exterior (3).

España, decadente en materia marítima, no estaba en condiciones de transmitir una capacitación de tal índole a sus colonias. En lo que refiere al Uruguay, además, no se contaba con elementos docentes y estimulantes, situación puesta en evidencia por las excepciones conocidas de Francisco Medina, armador de las fragatas *Vértiz* y *Carmen* empleadas en la caza de la ballena y Francisco A. Maciel, dedicado al tráfico negrero.

Inglaterra, por imposición de su medio físico y geográfico, se forjó desde primera hora una conciencia y una aptitud marítimas; su política exterior tuvo como soporte el poder marítimo; su desarrollo comercial, el volumen de su flota mercante. Con pocos recursos alimenticios, buscó en el mar el complemento de su dieta y necesidades. España, en cambio, nación rica y colmada de productos naturales, con suelos aptos para el cultivo y cría de ganado, unida al continente de donde por vía terrestre podía importar lo que le faltase, fue hacia el mar cuando necesidades lo exigieron, pero sin estimular a sus colonias.

Refundada Buenos Aires por Garay en 1580, la metrópoli dispuso la clausura de su puerto; para contemplar intereses monopolistas de Cádiz, Sevilla y Lima, durante dos siglos mantiene la prohibición del uso de la línea atlántica, por lo que las tierras del Plata vivieron a orillas de un mar cerrado.

La Banda Oriental es suelo magníficamente regado, con tierras fértiles, clima de temperaturas medias, praderas generosas en pasturas, factores que aseguraban una alimentación fácil y abundante. Disponía de cuero para viviendas, calzado y vestimenta.

Los primeros habitantes de la península escandinava, del Canadá, Terranova y Groenlandia debieron acudir a la explotación del mar para subsistir. Por eso se hacen marinos como vaqueros los de la Banda Oriental.

Aquéllos viven sobre el mar; éstos se fijan en tierra.

Para los hombres nórdicos, la embarcación es tan importante como su casa; a veces es su propia morada; para el gaucho oriental, lo primero es su

caballo. Por eso se entrega a su dominio como aquéllos a la construcción naval y al arte de la navegación.

El primitivo habitante de la Banda Oriental no se asoma al mar; no es ictiófago, sino consumidor de carnes rojas que están al alcance de su mano. Es ganadero o agricultor; no pescador. A él y a sus descendientes les interesa producir; del acceso a los mercados exteriores se ocupan otros pueblos.

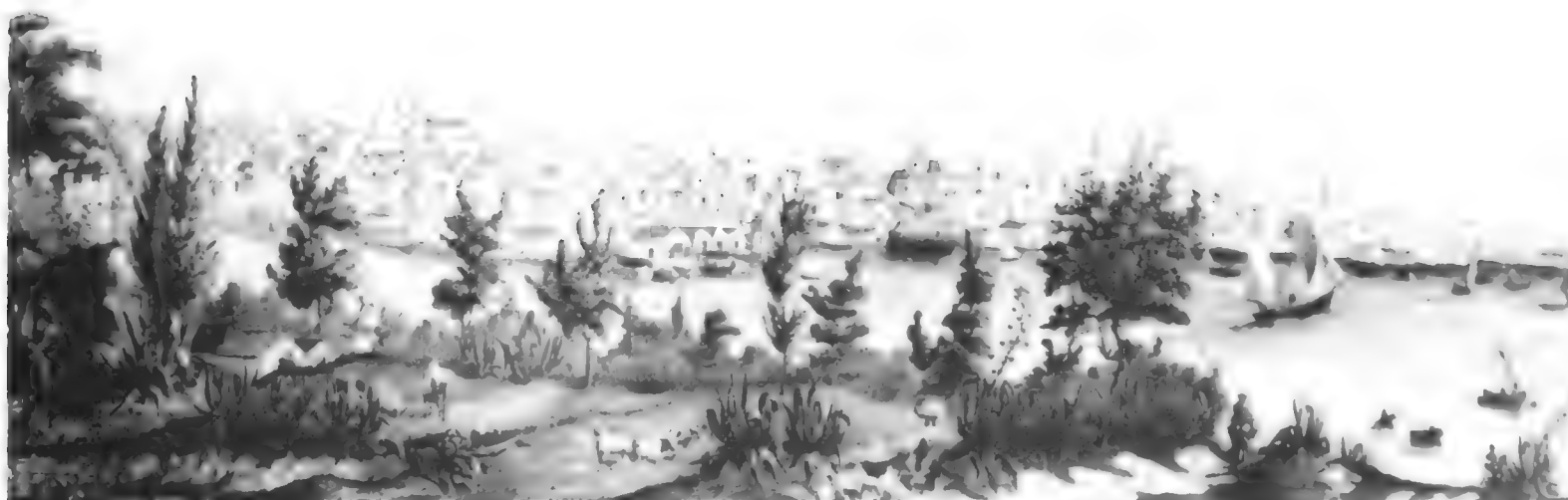
La gran masa de la población oriental utiliza el caballo o la carreta como el chino de las llanuras del Yang-tse-kiang, el junco. Aquella carece del instinto y la habilidad para la navegación y la falta de maderas adecuadas en su suelo para la construcción naval así como de fibras textiles para el velamen y la cordelería, coadyuvan a su inhabilidad.

Como consecuencia de todos estos factores, la República Oriental del Uruguay inició su vida independiente sin marina propia y careciendo de conciencia y aptitud marítimas.

En 1842, *El Constitucional* se oponía al otorgamiento de ciertos privilegios al súbdito inglés Juan Halton Biugland que los solicitaba para organizar una compañía de cabotaje con barcos a vapor, para servir el transporte por el río Uruguay. Argumentaba que los privilegios determinarían "la ruina de la naciente marina nacional". A ello replicó *El Nacional* en su edición del 19 de marzo: "Habrán cuando más tres o cuatro hijos del país que tienen buques de cabotaje exclusivamente suyos; y con dificultad se encontrarán entre los tripulantes de sus buques, dos marinos que hayan nacido en la República". E insistía en su número del 14 de abril: "Ya hemos demostrado que no tenemos cabotaje, que nuestros buques costeros son casi en su totalidad tripulados por extranjeros y propiedad de extranjeros; que en ese río (el Uruguay) disputan la supremacía a nuestra bandera, la argentina, la brasileña y posiblemente la paraguaya".

El 20 de marzo de 1836, el Capitán del Puerto de Montevideo, don Francisco Lasala, decía al Ministro de Guerra y Marina: "La lucha que los nuevos Estados de la América española han tenido que sostener contra la Metrópoli para alcanzar su independencia, en circunstancias en que carecían de Marina propia, o que ésta era muy escasa, los obligó a prescindir de las reglas generalmente observadas por todas las Naciones, tripulando sus buques con extranjeros para hacer la guerra o el comercio; y aunque todavía tardará algún tiempo en que pueda hacerse con nacionales,

Montevideo visto desde
la Aguada.



con todo la Capitanía del Puerto juzga que se puede obligar a los buques del Estado que navegan para ultramar, a que lleven Capitanes Ciudadanos puesto que éstos sólo van hecho cargo de los papeles y representando legalmente la nación o bandera que arbolan. . ." Pide que su propuesta merezca disposición gubernamental afirmativa; la contestación fue un "Archívese" (4).

Todavía en 1912 había dificultad para dar cumplimiento a la ley del 11 de enero que reservaba la navegación y comercio de cabotaje a los buques de bandera nacional, por ser difícil satisfacer el requisito del artículo 2° que, entre otras condiciones para el reconocimiento de la nacionalidad, establecía que los buques fuesen mandados por capitanes uruguayos naturales o nacionalizados y tener, por lo menos, un tercio de la tripulación formada por ciudadanos orientales.

I.b. Puertos

Principio y destino distintos a los de la navegación tuvieron los puertos de la Banda Oriental.

Dejando de lado el de la Colonia del Sacramento que por estar dentro del dominio portugués de 1680 a 1776 vive una existencia muy particular, Montevideo aparece en el ámbito colonial español cuando la metrópoli, bajo la dinastía borbónica, inicia una política liberal en el intercambio, que alcanza etapa superior en la declaración de la libertad de comercio (1776). Su rápido desarrollo es influenciado también por las condiciones excepcionales de su morfología y de la geografía regional, contrastando con el de Buenos Aires situado al fondo del río, donde las aguas eran menos profundas y la costa no ofrecía reparos. Más que puerto de abrigo era un fondeadero con limitaciones de acceso y profundidad.

Montevideo ofrecía el abrigo de una bahía de amplio saco, abierta a la vera de las aguas hondas y con franca salida hacia el mar. Bien pronto la navegación lo busca como obligado intermediario: terminal de la navegación de ultramar. En su ámbito propicio alijan los buques mayores; las cargas con destino a Buenos Aires allí se trasbordan y allí se reciben las que llegan en lanchas de la margen meridional para ser encauzadas hacia el exterior. Las autoridades metropolitanas, en consideración a estos factores naturales, dictan disposiciones que llevan al puerto oriental a situación de privilegio: R. O. del 1/XII/1770 estableciendo que en el arribo y expedición de la correspondencia entre España y América intervengan sólo los puertos de Montevideo y la Coruña; otra del 6/XI/1776 obligando a todos los capitanes en viaje del Callao a España, a recalar en Montevideo para recibir órdenes; una tercera de 10 días más tarde disponiendo que se registrasen en este puerto las naves salidas de la península para los puertos del Pacífico, revisándose en él sus documentos, con lo cual se suprimía de hecho la intervención de las autoridades bonaerenses; R. O. del 7/X/1778 instruyendo al gobernador de Montevideo que cuando "salga o arribe alguna embarcación de España, la haga visita personalmente para tomar conocimiento, dejando al oficial como subdelegado de la Intendencia, la tarea de expedir las providencias para el resguardo, descarga y



*El Puerto de Montevideo
a principios del siglo.*

almacenaje y demás disposiciones, incluso las licencias de cargar y retornar". Y como si todo esto fuese poco, por R. C. del 24 Nov. 1791 se le concedió el privilegio —triste y deprimente ahora, no en la época— de puerto único para la introducción de esclavos destinados a las posesiones españolas de esta región de América.

Tantas mercedes arrancaron a Manuel Moreno amargo y veraz comentario: "La Corte, empeñada en fomentar el establecimiento de Montevideo, no discurrió otro arbitrio que el de favorecer su puerto con privilegios exclusivos que, al fin lo constituyen en único y preciso en aquellas costas". Y Francisco de Aguirre, uno de los Altos Comisarios para la delimitación de los dominios luso-españoles en América, comentará: "La circunstancia de ser puerto único en todo el Río de la Plata que puede admitir embarcaciones de todo porte, le ofrece todas las proporciones ventajosas, haciéndole la primera puerta de comunicación de los dos virreynatos, Lima y Buenos Aires".

Esta superioridad y preferencia del puerto de Montevideo despierta la desazón de las autoridades bonaerenses que lo son de la capital del virreinato, por lo que establecido su Consulado de Comercio en 1794 se abocan a la magna tarea de habilitar un puerto profundo en aquella costa abierta. La construcción del puerto de la Ensenada provoca la airada reacción de Montevideo, reprochándose al Consulado el empleo de fondos recolectados por su propio puerto y desamparándole en muchas de las necesidades que tenía.

Esta lucha de puertos tendrá más tarde sus consecuencias políticas, al predisponer al pueblo montevidiano contra el de la capital, sumando motivos a su determinación de no acompañar la Revolución de Mayo.

Los empeños de Buenos Aires, sin embargo, por entonces no pueden superar las ventajas del de Montevideo y los hechos se mantienen incambiables hasta mediado el siglo XIX. Pero a partir de entonces, la Argentina progresa aceleradamente; el volumen de su comercio supera al del Uruguay en cifras abultadas representando una atracción para el comercio de ultramar no obstante que debido a las diferencias de fondeadero, los gastos de descarga son de 13 a 15 reales fuertes por tonelada para Montevideo y de 20 para Buenos Aires.

En 1877, el Ing. Luis Huergo afirmaba que "Los habitantes de Buenos Aires están pagando el más caro de los impuestos sin beneficio para persona o gobierno alguno, en el costo crecidísimo de la descarga de la mayor parte de sus consumos y de la carga de sus productos".

Era lógico, entonces, que una nación como la Argentina en pleno y auspicioso desarrollo se diese a la tarea de construir un puerto acorde a sus necesidades y potencial económico. El "puerto Madero" se sumó al del Riachuelo comenzado por las autoridades provinciales y en la última década del siglo pasado comienza sus operaciones. Como para entonces también ya se habían habilitado los canales de acceso Norte y Sur, el puerto de Buenos Aires supera plenamente al de Montevideo que, además, recién comienza las obras de protección y muelles en 1901, con 22 años de retardo con respecto al de la capital argentina.

Entre tanto, el país vecino había comenzado el desarrollo de sus enormes posibilidades y ofrecía una atracción muy superior a la del Uruguay para el comercio exterior. Su población era seis veces mayor; sus tierras eran buscadas por 300.000 inmigrantes; el Uruguay, por 18.000 al año. Su comercio exterior era de 768.423.875 pesos oro, mientras que el de su vecino se limitaba a 81.749.799.

El tonelaje comercial movido en 1910 fue de casi 14 millones de toneladas; el del Uruguay apenas superó los 9 millones. Había, pues, una "atracción de masa" que imponía al puerto argentino sobre aquel que hasta entonces le había aventajado sólo en razón de sus favorables características geográficas e hidrográficas.

II. COMPAÑÍAS DE NAVEGACION

Si bien el Uruguay careció de marina mercante de ultramar por las causas expuestas en el Apartado I, desarrolló desde la segunda mitad del siglo pasado un nutrido y activo cabotaje que tuvo por campo de acción todo el sistema fluvial de la cuenca del Plata. Los puertos argentinos del litoral y los paraguayos se comunicaban con el Uruguay por barcos de su bandera y careciendo el país de ferrocarriles y carreteras, así las tierras del litoral oeste, sobre el río Uruguay, como las del este, desde La Paloma, se comunicaban con Montevideo por buques, tanto para el transporte de cargas como para el de pasajeros. A todo este ambiente operativo se sumaba el sur del Brasil que no contando con puerto atlántico, volcaba sus producciones en los de Salto o Montevideo.

La atención estuvo a cargo de barcos sueltos, en primer término, y luego de compañías organizadas. Con los vapores *Comercio* y *Palmira*

asociados desde 1857, se atendió todo el río Uruguay y el Plata desde Montevideo a Salto, tocándose los puertos argentinos, con trasbordos en Mercedes y Gualeguaychú. Los buques cumplían tres viajes redondos al mes.

En 1859 se constituyó la primera gran empresa nacional: la *Compañía Salteña de Navegación a Vapor* con un capital de \$ 50.000 figurando entre los principales accionistas el General Justo José de Urquiza, a la sazón Presidente de la Confederación Argentina.

En enero de 1860, los representantes de la *Salteña* ante los gobiernos oriental y argentino, Leandro Gómez y Mariano Cabal, respectivamente, obtenían sustanciales privilegios. El primero otorgó una subvención mensual de 1.000 patacones por el término de 6 años, la calidad de paquetes a sus naves y varias franquicias tendientes a facilitar las operaciones. El segundo cedió en préstamo el vapor *Pampero* y la barca *Constitución* la que fondeada en Nueva Palmira recogía las cargas zonales en tanto el vapor



*Vista actual del Puerto
y ciudad de Montevideo.*

era afectado al tráfico Montevideo-Buenos Aires. Los puertos extremos de la línea eran los de Salto-Concordia en el río Uruguay y Rosario en el Paraná. Sucesos políticos de la época truncaron el funcionamiento de la Compañía.

En 1861 y en base a sus antecedentes, es reemplazada por la *Nueva Compañía Salteña de Navegación a Vapor*, que cuenta con los vapores *Misissippi* y *Villa del Salto* construidos en astilleros ingleses, con 82 camarotes de 1ª clase, y 42 de 2ª; 16 nudos.

En el primer año de funcionamiento las utilidades fueron del 103%. Pero la lucha armada de Urquiza —poderoso accionista— y Buenos Aires detiene el impulso al ocupar el *Villa del Salto* que aseguraba el servicio entre los puntos extremos de la línea.

La sede de la empresa estaba en Salto donde se organizaron talleres eficientes y un astillero que sobre la base de planos adquiridos en Inglaterra construyó varias unidades navales.

Cuando la empresa se hallaba en todo su apogeo, fallece su Presidente, D. Prudencio Quiroga, de gran autoridad y prestigio. Su sucesor no pudo evitar divergencias en el seno del Directorio las que fueron aprovechadas por otro naviero, D. Saturnino Ribes, el cual adquirió los bienes de la compañía en liquidación (5).

La historia de la nueva empresa, "*Mensajerías Fluviales del Plata*" es la historia de un hombre excepcional que reunía todas las cualidades para alcanzar logros exitosos. Natural de Bayona, llegó al Plata con un violín y su oficio de piloto; trabajó un tiempo con su paisano, D. Pascual Harriague ingresando luego en la administración de la *Nueva Compañía Salteña de Navegación a Vapor*.

Habiendo logrado hacerse de un pequeño capital, adquiere dos naves en 1866; en el 67, adquiere en Europa las gemelas "*Onix*" y "*Silax*", nombres que halagan el localismo salteño concitando su preferencia. Recogiendo la experiencia de la *Nueva Salteña*, coloca pabellón extranjero a sus unidades, evitando las confiscaciones.

El capital inglés en expansión en el Plata organiza "*La Platense*" con los lujosos vapores *Apolo* y *Minerva* y tras una guerra de tarifas de tres años, domina a Ribes. Sin embargo, 4 años más tarde, el empeñoso francés organiza como sociedad anónima a las "*Mensajerías Fluviales del Plata*", poniendo en servicio el primer buque a hélice. Pero la actividad naviera era demasiado remuneradora para alejar las competencias y otro lanchonero, el austriaco Nicolás Mihanovich, organiza un servicio en el Plata.

Hombre de grandes condiciones como Ribes, comienza sus operaciones celebrando un acuerdo con éste que fallece el 24 de Junio de 1898 seguido dos meses más tarde por su principal colaborador, D. Tomás Elsee, precedido por otra gran columna de *Las Mensajerías*, Enrique Hardy.

El pabellón oriental desaparece de las aguas del Plata, Uruguay y Paraná; quedan subsistentes pequeños buques en el servicio de los puertos de Maldonado y Rocha.

III. FACTORES CONCURRENTES

Circunstancia propicia al desarrollo del cabotaje fue la libertad operativa reinante en la Cuenca del Plata; las naves concurrían a los puertos de sus países sin limitación alguna. Pero el 13 de enero de 1910 la Argentina aprobó la ley N° 7.049 que reservaba el ejercicio del cabotaje a los barcos de su propia bandera; Brasil se le había adelantado en 1892; en consecuencia, el cabotaje uruguayo quedó limitado al ambiente nacional y al Paraguay, demasiado reducido para sostener aquella marina pujante.

De los 26 puertos habilitados en el Paraná y de los 5 en el río Uruguay, 29 quedaron excluidos de la concurrencia uruguaya. No hubo otro arbitrio que tomar igual medida defensiva; el 12/I/912 una ley reservaba el cabotaje al pabellón nacional, violada a poco.

El 17/III/924, Uruguay y Paraguay firman una Convención que colocaba a las dos banderas en igualdad de condiciones; pero como la Compañía Mihanovich, argentina, tenía parte de su flota matriculada en Asunción, ejerció una competencia efectiva en perjuicio de la bandera uruguaya. Otro hecho adverso al cabotaje fue la aparición y evolución de los ferrocarriles nacionales.

En la primera etapa (1869-75) el F. C. Central, deteniéndose en Durazno, no ejerce influencia sobre el tráfico fluvial, el cual es favorecido, en cambio, por el ramal del NOROESTE que aporta carga a Salto, puerto de una vasta y rica región que llega a Uruguayana e Itaqué. En la 2ª etapa (1876-90), el Central ha progresado en extensión pero sin interferencias con la vía fluvial; en el norte, el ramal del Noroeste llega a la frontera y aporta a Salto 211.836 toneladas de carga en 1890; en el año 1875, había sido de 11.836.

En la tercera etapa (1891-901), la situación se modifica sustancialmente. El F. C. Central, uniendo a Rivera con Montevideo desvía hacia este puerto toda la carga que de la zona de Bagé iba a Salto; el Midland también llega a esta ciudad uruguaya, con lo que la carga de los puertos del río Uruguay es absorbida por el riel a base de tarifas de fletes más reducidas y servicios de mayor frecuencia; y por último, el F. C. Oeste, llegando a Mercedes y a Colonia, arrebató al transporte fluvial sus clientes del sur del río Negro.

En la 4ª y última etapa, todos los puertos quedan conectados con Montevideo y el cabotaje comienza su agonía.

Efecto similar produce el desarrollo de la red vial, a partir de 1905 en que comienza la construcción de carreteras y puentes. De 1906 a 1932, se construyen 107 kms. de las primeras y se tienden 160 puentes. La casi totalidad de la producción y comercio de los departamentos del sur del río Negro puede cumplirse por tierra compitiendo con el ferrocarril y la navegación. El "1er. Congreso Nacional de Ingeniería" celebrado en 1930, llega a la conclusión de que los frutos del país y mercaderías generales podían viajar más económicamente por carretera que por ferrocarril hasta los 250 kms.

El flete carretero es mayor que el fluvial, pero como éste tiene que soportar los gastos adicionales de trasbordos y mano de obra, presenta una



tarifa más elevada. La comodidad es también mayor: el cuero, la lana y los cereales pueden ser cargados directamente en el lugar de producción y descargados en el destino de consumo o comercialización sin demoras, trasbordos ni pérdidas.

A medida que los transportes terrestres se perfeccionan, pues, el cabotaje decae.

IV. ESFUERZOS CORRECTIVOS

El gobierno y algunas instituciones hicieron esporádicos esfuerzos para reactivar la marina mercante, así la de cabotaje como la de ultramar. Estos esfuerzos se remontan a los primeros años de nuestra vida independiente y se hacen más notables durante los últimos años. Durante el siglo XIX existieron las siguientes normas:

La Ley N° 149 de 13 de junio de 1837 fue la primera disposición protectora del comercio de tránsito en nuestro país. La misma establecía la liberación de derechos de exportación e importación, así como permitía la exportación por la vía del río Uruguay.

Esta norma fue derogada por la Ley N° 166 de abril de 1838 que imponía derechos del 8 al 12% sobre el valor de aforo a las mercaderías que se extrajeran de Montevideo por reembarco o trasbordo.

Desde 1839 hasta 1851, la Guerra Grande provocó una serie de situaciones extremadamente difíciles y tirantes. Al finalizar la misma, la Provincia de Buenos Aires se separó de la Confederación Argentina que se formara en setiembre de 1852 con las provincias del litoral. La Confederación habilitó numerosos puertos sobre el Paraná y el Uruguay, con lo que Buenos Aires ya no fue puerto único.

El 19 de julio de 1856, la Confederación aprobó la ley de los "derechos diferenciales" que perjudicó por igual a Montevideo y Buenos Aires ya que los buques no se detenían en estos puertos y seguían su viaje hasta los de ríos adentro.

En la segunda mitad del siglo XIX, se estableció en nuestro país la ley de Aduanas de 1861 que declaraba la libre introducción de todas las materias primas, aún aquellas cuyo uso interesara difundir. Esta ley fue complementada por otras normas entre las que mencionaremos: la Ley N° 631 que reducía los gastos de puerto y cargas del cabotaje. El Decreto de 29 de abril de 1865 que exoneró del derecho de tonelaje a los buques que dejaban parte de su carga en los puertos nacionales. La Ley de emergencia por la que se determinó que el Poder Ejecutivo tenía facultades para reducir los derechos de importación, en caso que las aduanas vecinas del Río de la Plata y los ríos Paraná y Uruguay rebajaran los suyos.

Con estas medidas, el gobierno uruguayo procuró ponerse a la misma altura de las medidas proteccionistas tomadas en su momento por el gobierno argentino.

Con motivo de la guerra con el Paraguay (1865), el puerto de Salto se había convertido en el centro comercial de mayor actividad de la zona del río Uruguay. Pero en 1874, el gobierno uruguayo dictó el "Regla-

mento para el tránsito de mercaderías que se remueven por Salto a los países limítrofes". Este reglamento tenía por cometido primordial combatir el activo contrabando que se efectuaba en esa zona, pero tuvo como consecuencia anular a Salto como puerto de tránsito del Alto Uruguay y desviar la corriente comercial hacia la ciudad argentina de Concordia.

Otras circunstancias también perjudicaron al comercio de tránsito oriental. Entre ellas debemos nombrar que en 1894 la contribución aduanera era el renglón más importante de la renta pública y las tasas del derecho general de importación eran muy elevadas en relación a las del arancel argentino. También se adoptaron medidas contra el contrabando con el Brasil, por medio de las cuales disminuyó el comercio con este país.

Ya en el siglo XX, continúa la preocupación estatal por la creación de una marina de ultramar y por afianzar la de cabotaje.

El 24/1/1912 el Parlamento aprobó una disposición autorizando al P. E. a destinar de Rentas Generales hasta la suma de \$ 700.000 para la adquisición de dos transportes utilizables para la conducción de carbón y frutos del país y un remolcador para maniobras. La ley no tuvo cumplimiento.

En 1914 sobreviene la primera Guerra Mundial. La situación del Uruguay se torna harto difícil, ya que las flotas beligerantes destinan su atención preferente a los requerimientos bélicos de sus países, por lo que la República se encuentra sin marina para cubrir las necesidades más elementales de su pueblo. Algo le llega con las naves que vienen a cargar su carne y lana: productos estratégicos.

Al estallido de la conflagración, se habían refugiado en Montevideo 8 buques mercantes alemanes y forzado por la necesidad, el Gobierno uruguayo declaró su ocupación como de interés nacional (Ley N° 5.609 del 9 Nov. 1917).

El Art. 1o. establecía que se considerarían uruguayos durante el tiempo de su ocupación a los efectos de enarbolar el pabellón nacional. En primera instancia, y por carecerse de experiencia para explotar tal flota, se licitó su arrendamiento, adjudicado a la Emergency Fleet Corporation norteamericana.

El Art. 9 del contrato estableció que tres de los buques serían destinados al intercambio entre Uruguay y los EE.UU. En su viaje al norte, llevarían productos uruguayos debiendo traer al retorno carbón para cubrir las necesidades nacionales. Otros 3 buques se destinarían al intercambio con Gran Bretaña y los puertos franceses del Atlántico, en viaje directo y otros dos a los mismos destinos pero con escala en un puerto del este de los EE.UU.

Gracias a este arbitrio Uruguay no padeció mayores necesidades de abastecimiento.

El 24/1/1920 cesó el contrato y el país se vio en la coyuntura de tener que organizar la explotación de los ocho buques. Se recurrió a la

Armada Nacional para atender la función marítima. En su Memoria del Ejercicio 1920-21, decía el Ministerio de G. y Marina: "En menos de 4 meses fueron alistados para la navegación los 8 transportes, con un desplazamiento de 6.000 Ton. A pesar de que los Oficiales de la Armada no tenían experiencia en navegación comercial, de que desconocían el Código de Comercio... a pesar de todo eso, los 8 buques navegaron durante un año sin el más mínimo incidente de navegación que pudiera imputarse a la impericia de sus comandantes. Puede afirmarse igualmente que en ningún país se ha improvisado una marina mercante de tal importancia, con menos gastos y más rápidamente que la nuestra".

En 1928, para salvar a una Armada Nacional en decadencia en cuanto a material marítimo, se proyecta comprar un transporte mercante que aportaría los recursos correctivos; la iniciativa no pasó del proyecto. Con una crisis económica mundial en desarrollo, el país vive necesidades muy grandes. Para entender en el problema de una recuperación nacional el P. E. designa una comisión, el 3/X/932. Los tres primeros considerandos de su informe son concluyentes: "1o.) Que para la efectiva emancipación política y económica son indispensables medios de comunicación y transporte marítimos. 2o.) Que los Poderes Públicos y la sociedad en general se encuentran interesados en la pronta solución de los problemas económicos y financieros en general, vinculados al desarrollo de nuestra Marina. 3o.) Que la formación de un plan nacional de organización de la marina desde el triple punto de vista militar (represión del contrabando, vigilancia costera, etc.), mercante (transporte de nuestros productos al mercado extranjero) y científico (estudios oceanográficos, levantamiento de cartas marinas, etc.) facilitará en grado sumo la labor a que está abocada la Presidencia".

La Comisión Nacional se expidió en amplio estudio proponiendo crear un organismo, el Lloyd Montevideo, empresa de navegación comercial fluvial y transatlántica. No tuvo andamiento.

El 13 de marzo de 1937, varias unidades de la Administración Nacional de Puertos pusieron a flote al barco de bandera griega "Michalis" que encalló el 16 de febrero frente a las costas de La Paloma (Rocha). Ese mismo año se puso en condiciones al buque y navegó con matrícula nacional con el nombre de "Presidente Terra", realizando viajes hacia Argentina, Gran Bretaña, Islas Canarias y de Cabo Verde y transportando cereales y carnes.



Durante la Segunda Guerra Mundial (1939-1945), se vuelve a plantear el problema anterior y el Estado se ve obligado a ocupar el buque "Tacoma" y a requisar naves danesas que se encontraban en ese momento en Montevideo.

Posteriormente se creó la empresa "Metalúrgica y Diques Flotantes" que se abocó a la tarea de construir un dique flotante de hormigón y dos buques de transportes: el "Presidente Berreta" y el "Cruz del Sur". Al finalizar la contienda, uno de los directores de "Metalúrgica y Diques Flotantes" organizó la compañía de ultramar "Nortemar", con naves que viajan hacia Europa y los puertos estadounidenses del Atlántico Norte.

Durante los últimos treinta años el gobierno se ha interesado en apoyar a nuestra marina mercante por medio de leyes, entre las que se destacan las de los años 1954 y 1977.

Nos referiremos primeramente a la Ley N° 12.091 del 5 de enero de 1954 en la que se reglamenta la navegación y comercio de cabotaje, determinándose las franquicias que se otorgarán a los buques nacionales. Al efecto conviene tener presentes algunos artículos:

Artículo 1o. "La navegación y comercio de cabotaje ... así como los servicios de puerto y playa, las operaciones de salvataje, alijo y las que efectúen los remolcadores, lanchas y demás embarcaciones menores en aguas de jurisdicción uruguaya, quedan reservados a los buques de bandera nacional".

Artículo 10o. "Los Buques de cabotaje quedan exonerados de los derechos de puertos, faros, sellados, sanidad y timbres, siempre que las operaciones se realicen entre puertos nacionales o entre puertos nacionales y puertos de países limítrofes, inclusive los de Paraguay".

Artículo 11o. "Los buques de cabotaje nacional como también las mercaderías embarcadas en ellos, quedan exentos del pago de derechos consulares".

Artículo 12o. "Los combustibles y lubricantes sólidos o líquidos que consuman los buques de cabotaje, quedan exentos de todo derecho".

Artículo 13o. "Quedan exonerados de los derechos aduaneros de importación y adicionales todos aquellos materiales destinados a la reparación, dotación y consumo de los buques de cabotaje nacional".

El Artículo 23o. expresa que a los buques nacionales que operen dentro de un radio de 900 millas del puerto de Montevideo, no se les exigirá el pase de un registro de la matrícula de cabotaje a la de ultramar. Y en el Capítulo V, se determina que los buques de cabotaje nacional tendrán siempre preferencia en el atraque y realización de sus operaciones con relación a los buques extranjeros.

Esta ley fue aprobada en la Sala de Sesiones de la Cámara de Senadores del 30 de diciembre de 1953.

En la Exposición de Motivos conque una Comisión Informante aconsejaba la sanción de una ley de protección a la marina mercante, en mayo de 1973, se expresaba: "Expresado de modo somero, véase a qué punto ha llegado el retroceso de nuestra Marina Mercante. En 1967 se

contaba con una flota de ultramar de 16 buques; en mayo de 1972 se poseían sólo 9. Hoy, prácticamente se carece de flota.

En las líneas de ultramar presta servicios el buque de carga general "Nortemar". Es del año 1944 y sus condiciones son más que precarias. Existen dos petroleros de la ANCAP; dos petroleros de la Armada y dos pertenecientes a la Esso Uruguay, bajo bandera de conveniencia, por lo que de hecho no pertenecen al país".

"El volumen anual promedio de importación, exportación para la carga seca, granos, lana, carne, maquinaria, es de un millón de toneladas, de las cuales, el Uruguay transporta un 5% en sus barcos. Correpondería que transportase el 50%".

De un panorama tan sombrío surgió la ley del año 1977. La segunda ley fue el resultado conjunto de una Comisión de Transporte del Consejo de Estado y de una Comisión Asesora de Marina Mercante que estudiaron la situación de la Marina de ultramar. El día 4 de mayo de 1977, en la Sala de Sesiones del Consejo de Estado, se aprobó la Ley N° 14.650 de 12 de mayo de 1977, cuya reglamentación se estableció por medio del Decreto 383/78.

La misma contiene algunos artículos que establecen claramente sus cometidos.

Artículo 1o. "Declárase de Interés Nacional, la existencia y desarrollo de la Marina Mercante de bandera uruguaya. Se conceptúan medios esenciales para alcanzar dichos objetos, la reserva de cargas, el otorgamiento de franquicias y facilidades y el Fondo de Fomento de la Marina Mercante".

Artículo 2o. "La República Oriental del Uruguay se reserva el derecho de transportar en buques de su bandera y como mínimo el 50% (cincuenta por ciento) de las mercaderías, bienes o productos que se comercien con el exterior por vía marítima, fluvial o lacustre, para lo cual regulará su tráfico en base a lo que se dispone en los artículos siguientes:"

Entre las franquicias y facilidades se cuentan: a) la importación de buques para ser incorporados a la Marina Mercante Nacional estará exonerada de derechos consulares y de todo tributo y será realizada "sin operación cambiaria". b) Los buques nacionales estarán exonerados de todo tributo para la importación de todo lo necesario para su explotación; de derechos consulares y del Impuesto al Valor Agregado que grave todos los fletes realizados por ellos.

En cuanto al Fondo de Fomento de la Marina Mercante que fuera creado por el Artículo 183 de la Ley N° 14.100 de 29 de diciembre de 1972, sería administrado por una Comisión Honoraria y estaría constituido por: el 10% del producido de las tasas consulares; las multas que se cobrasen; las herencias, legados y donaciones; los préstamos de los organismos internacionales y el producido de las inversiones que efectuase este Fondo.

El Fondo, depositado en el Banco de la República Oriental del

Uruguay, adjudicará préstamos con fines de construcción y reparación de buques; renovación, transformación y modernización y adquisición de nuevas unidades con no más de 15 años de construidas.

V. SITUACION ACTUAL

En lo que se refiere al cabotaje, la situación es bastante delicada, pues se mantienen las protecciones internacionales y se incrementa el transporte terrestre, por ferrocarril y carreteras. La habilitación de los puentes internacionales sobre el río Uruguay ha agravado el problema. Un estudio muy reciente (mayo de 1979) señala que las importaciones y exportaciones del Uruguay a través de sus fronteras son del orden de las 382.287 Ton., representando el 40% del intercambio del Uruguay en mercaderías generales, exceptuando el petróleo, la piedra y la arena, riquezas nacionales estas últimas que son movilizadas exclusivamente en embarcaciones argentinas. Y en esa corriente de intercambio fronterizo, el Uruguay interviene en un mínimo; el 80% es movilizado por camiones brasileños y argentinos. Influye en el encauzamiento de ese tráfico fronterizo una tasa del 13% sobre el valor CIF de las mercaderías mantenida por la ANP (6).

La situación actual de la marina de ultramar es bastante distinta de la de cabotaje y se está logrando una cierta independencia de la navegación extranjera. A título de ejemplo valga la información proveniente del Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana a enero de 1979, sobre el estado de las marinas mercantes de los países iberoamericanos. Según esta información, Uruguay contaría con 14 unidades, con un promedio de edad de 13,2 años de construidas, con 150.777 toneladas de registro bruto y 244.635 toneladas de porte bruto, ocupando el décimo lugar entre 17 países iberoamericanos.

El siguiente cuadro comparativo nos muestra lo expuesto:

PAIS	UNIDADES	T. R. B.	T. P. B.	Edad promed. (años)
Brasil	268	3.385.209	5.665.259	7,0
Argentina	188	1.890.604	2.885.356	14,1
Venezuela	74	738.320	1.058.853	11,6.
México	72	721.128	1.083.677	10,8
Cuba	81	604.066	811.069	9,3.
Chile	48	513.997	811.902	9,2.
Perú	49	449.832	702.116	11,8
Colombia	38	290.245	349.124	10,8.
Ecuador	29	179.130	238.376	11,0
Uruguay	14	150.777	244.635	13,2
Paraguay	18	20.333	20.665	16,6

Algunas de las 14 unidades conque cuenta nuestro país, fueron obtenidas durante el año 1979.

El 28 de marzo de 1979 en la sala de sesiones de ANCAP, el Comandante en Jefe de la Armada, V/A Hugo L. Márquez y el Presidente del Organismo, Brigadier General Jorge Borad, rubricaron el contrato de fletamento de los petroleros "Juan Antonio Lavalleja" y "Presidente Rivera", el primero por 9 años y el segundo por 7 años. El petrolero

"Lavalleja" con 150.000 toneladas es uno de los más grandes del mundo.

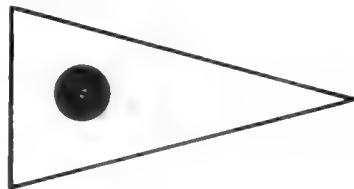
En abril de 1979 ingresó a nuestra marina mercante, el buque-tanque japonés "Koyo Maru II". Adquirido por la empresa Tramaco S.A., actualmente se dedica al tráfico de cabotaje, transportando carga líquida y dedicándose también al aprovisionamiento de buques, con la denominación de "Valiente".

El 26 de abril de 1979 arribó al puerto de Montevideo el buque granelero "Coraje" con una capacidad de carga de 22.165 toneladas, construido en Inglaterra en 1964. La nave fue adquirida por la empresa Nobleza Naviera S.A. en enero de 1979 y es de destacar que se trata de la nave de este tipo de mayor tonelaje de carga seca con que cuenta nuestro país. El "Coraje" fue adquirido mediante un préstamo del Fondo de Fomento de la Marina Mercante por una empresa que ya contaba con dos barcos: el "Nobleza" y el "Quijote", que utilizaban en el transporte de cabotaje y alto cabotaje. Esta es una prueba tangible de la eficacia del Fondo de Fomento y de la gestión de las distintas instituciones dedicadas a apoyar a la marina mercante nacional.

El apoyo oficial es de suma importancia para el mantenimiento de la marina de ultramar y el Estado tiene como misión protegerla y estimularla. Con los dos poderosos petroleros ya mencionados y dos barcos frigoríficos adquiridos recientemente, además de las restantes unidades, podemos estar seguros de un futuro promisorio y eficaz en aras de la recuperación nacional.

NOTAS: (1) ALVEAR, Diego de: "Diario de la segunda partida demarcadora de límites en la América Meridional"; (2) BLANCO ACEVEDO, Pablo: "El Gobierno colonial del Uruguay y los orígenes de la nacionalidad"; (3) BOUCHER, Henri: "La marine marchand americaine de 1895 au 1918"; (4) ARCHIVO Gral. de la Nación. Medo. Caja 1246; (5) FIRPO, Rafael: "Historia del Salto Oriental"; (6) Cap. Frag. (r) RAVENNA, Eitel: Boletín de la Cámara de Marina Mercante Nacional, N° 26.

CHRISTOPHERSEN S.A.



Entre las múltiples actividades nacionales que influyeron en el desenvolvimiento del Uruguay desde 1830, indudablemente la marítimo portuaria tuvo relevante importancia para alcanzar el desarrollo de que hoy disfruta nuestra nación.

Sensibles al hecho de que los puertos son la boca obligada por donde ingresan las mercaderías fundamentales y egresan las riquezas exportables de un país, los hermanos Pedro y Juan Christophersen, de origen noruego, se establecieron en esta plaza y fundaron en 1892 la

Agencia Marítima "Christophersen Hnos." en la calle 25 de Agosto, con filiales en Buenos Aires y Rosario (Rpta. Argentina). Pioneros de la actividad marítima zonal abarcaron un importante sector de negocios especialmente en granos. Desde su fundación la Agencia se identificó con la letra "C" del viejo código internacional de banderas (hoy dicho símbolo representa al N° 1). Su banderín flameó ininterrumpidamente durante casi 90 años; al fallecimiento de sus fundadores originales la Empresa continuó sus actividades bajo distintas razones sociales consolidándose en los últimos años como "Christophersen S.A.", integrada por sus Directores Ejecutivos y Accionistas, Jorge Fernández Baubeta, Capitán de Navío (R) Jorge Rodríguez Veiga, Juan B. Bidegaray Pons y

Celestino Monterroso, en calidad de Presidente, Secretario, Tesorero y Apoderado respectivamente.

En la última década la Agencia amplió considerablemente su volumen de negocios agregando nuevos campos de actividad, coincidiendo el Sesquicentenario de 1830 con un año de exitosa trayectoria comercial, fruto de una agresiva y pujante actividad de sus directores y funcionarios, cerrando el ejercicio del 79 con más de 50 funcionarios en sus oficinas de la calle Treinta y Tres 1387 desarrolladas en tres plantas.

Entre sus actividades principales podemos citar el suministro de combustibles para barcos de ultramar en calidad de distribuidor oficial de ANCAP, el trasbordo de atún y otros pescados del Atlántico Sur provenientes de pesqueros taiwaneses, japoneses y coreanos, con más de 14.000 toneladas en 1979; el transporte de carga refrigerada, principalmente pescado congelado y frutas y la venta de servicios como Agentes Marítimos con una cifra récord que refleja la actividad excepcional para nuestro medio, al haber atendido más de 326 barcos durante el ejercicio.

Asimismo el grupo de accionistas que integran Christophersen S.A., en clara demostración de la confianza depositada en el gobierno del país, fundó empresas afines, entre otras: Christophersen Viajes S.R.L. dedicada a la repatriación y transporte de tripulaciones y turismo en general; Tramaco S.A. (Transportadora de Combustibles S.A.) armadora del petrolero "Valiente", dedicada al transporte y entrega de combustible y carga líquida; y Naviera Uruguay S.A. (NAVIUSA), armadora del buque de transporte de carga refrigerada de bandera uruguaya "Audacia".

Resumiendo, una Empresa casi centenaria, hoy netamente uruguaya, dedicada de lleno al quehacer marítimo portuario con verdadera fe en el futuro del país.



De izquierda a derecha, Sres. Fernández, Monterroso, Rodríguez Veiga y Bidegaray Pons.

CENTRO DE NAVEGACION TRANSATLANTICA

Esta prestigiosa institución —que agrupa a todos los Agentes Marítimos y Armadores de ultramar privados de nuestro país— fue fundada hace ya más de 60 años, el 28 de julio de 1916, para tutelar los importantes intereses de la navegación marítima de ultramar que constituye el principal pilar para el transporte de los productos y bienes que forman el intercambio comercial de nuestra República con el exterior.

Fue fundada por empresarios pioneros que supieron encarar el futuro con decisión y dinamismo, que hicieron conocer a los cuatro vientos las virtudes del flamante puerto de Montevideo, convirtiéndolo en un centro de movimiento de mercaderías que iba mucho más allá de los límites de nuestro comercio exterior: Paraguay, la Mesopotamia argentina y Río Grande lo tenían como puerto principal o complementario. Simultáneamente aquellos hombres, dentro de su medida, supieron resistir con denuedo, y en nombre de los legítimos fueros de la actividad privada, al poderoso impulso estatizante que era signo de aquellos tiempos.

Desde las épocas de su primer titular, Don Alberto Real de Azúa, hasta el presente, una larga serie de Presidentes de gran prestigio y conocimientos han regido los destinos de la institución e injusto sería distinguir entre ellos. Es de destacar, sin embargo, que una profícua obra ha venido cimentando desde entonces las relaciones entre el Centro —en nombre de la navegación comercial— y las Autoridades, tanto nacionales como portuarias. Durante todos esos años la Institución se ha convertido en un organismo de necesaria consulta y sirve de eficaz puente entre las crecientes exigencias de la navegación internacional y las posibilidades locales.

Estos años han servido de testigo a profundas transformaciones en los sistemas y en la dinámica del transporte marítimo y el Centro ha venido aportando siempre esa fecunda simbiosis de la visión cosmopolita con el decantado y profundo conocimiento de las características de nuestros puertos. En 1930 fundó la Oficina de Estiba, centro de contratación hoy transformado en C.A.S.E.; durante más de una década integró (hasta 1948) el Directorio de la Administración Nacional de Puertos; luego la Comisión Coordinadora; numerosas Comisiones de todo tipo, especiales y permanentes, etc. Todo ello pautado con numerosas publicaciones periódicas, obras especializadas y manuales de consulta.

Hoy, la actual Directiva, compuesta por Don *Ricardo Cavassa* como Presidente, Don *Francisco Mitramo* (Secretario) y Don *Elbio Arias* (Tesorero), junto a la extensa nómina de firmas asociadas —cuya lista se transcribe a continuación— procuran enfrentar el desafío del futuro y la competencia de los puertos vecinos, luchando por un puerto de Montevideo ágil, eficaz y en permanente renovación, para atraer un mayor número de buques, beneficiando a los Armadores pero, sin duda, también a la fluidez del comercio exterior de la Nación.

AGENCIA MARITIMA CARRAU S.A.
AGENCIA MARITIMA CEFERINO VICO & CIA.
AGENCIA MARITIMA DODERO S.A.
AGENCIA MARITIMA ERNESTO J. ROHR S.A.
AGENCIA MARITIMA LATINOAMERICANA S.A.
AGENCIA MARITIMA REPREMAR S.A.
AGENCIA MARITIMA SCHANDY S.A.
AGENCIA MARITIMA TURNER & CIA. (URUGUAY) S.A.
ANTONIO MITRANO LTDA., AGENTE MARITIMO
AVIACION Y TURISMO S.A. (AVIATUR)
CIA. DE NAVEGACION ATLAS S.A.
CHADWICK WEIR NAVEGACION S.A.
CHRISTOPHERSEN S.A. - AGENTES MARITIMOS
EDMUNDO PASSANO - AGENTE MARITIMO
ESSO STANDARD OIL CO. (URUGUAY) S.A.
GASMAR S.A.
HOULDER BROTHERS & CO. (ARG.) LTD.
MACLEAN & STAPLEDON S.A.
MONTEMAR S.A.
MOORE McCORMACK (URUGUAY) S.A.
NOBLEZA NAVIERA S.A. - ARMADORES MARITIMOS
PIÑON SAENZ VIDAL, S.A.
SOCIEDAD ANONIMA FINANCIERA Y COMERCIAL J. R. WILLIAMS
(MONTEVIDEO)
SOCIEDAD URUGUAYA DE CARBON Y SAL
THOMAS J. SCHANDY - AGENTE MARITIMO
UNIVERSAL SHIPPING AGENCY LTD.

AGENCIA MARITIMA LATINOAMERICANA S.A.



José A. Rodino

La Empresa inicia sus actividades en el país el 15 de octubre de 1965, habiendo sido su fundador el señor José Antonio Rodino, quien pese a su juventud, aportaba a esta noble actividad una gran experiencia en el ámbito marítimo.

El señor Rodino se mantuvo al frente de la firma, impulsando su desarrollo y acrecentando su prestigio hasta su desaparición física acaecida el 29 de mayo de 1977.

Desde ese momento recayó en sus sucesores la gran responsabilidad de mantener el nivel y aún de superarlo, de una agencia que en corto lapso obtuvo la confianza en el país y en el exterior.

Su actual Directorio está integrado por las siguientes personas: Presidente, Señor Ricardo Cavassa; Vicepresidente, Señor Héctor Bianco; Secretario, Señor Denis Georgeoglou.

Su primer local estuvo ubicado en la calle Treinta y Tres 1373 Piso 3. En la actualidad sus oficinas funcionan en la calle 25 de Mayo 481 y está construyendo su propio local en la calle Cerrito y Colón.

Al efectuar un análisis cronológico de sus actividades encontramos que las inicia con el tráfico de cargas de cabotaje, atendiendo la línea entre Uruguay y Argentina, y entre Uruguay y Paraguay.

En el año 1968 amplía su frente de trabajo atendiendo el tráfico con Brasil y puertos del Caribe.

Pero a partir de ese momento se inicia un ciclo de desarrollo de la Empresa, que trasciende el continente y en consecuencia comienza a representar líneas que cumplen

con misiones de carga en varios puntos del mundo: Argentina, Brasil, Norte de Europa, Japón, Sudáfrica, etc.

Actualmente la Agencia atiende en el Uruguay a los buques pertenecientes a las siguientes compañías:

Montemar S.A., Neolatina Naviera S.A., Fluviamar S.A., las tres uruguayas;

Compañía Argentina de Transportes Marítimos S.A. (CIAMAR), Sudatlántica S.A. y Navigas S.A. C.I.M., todas de la Argentina;

Vale Do Rio Doce Navegação S.A., Flumar Transportes Fluviales e Marítimos S.A., Companhia De Navegação do Norte (CONAN), y Empresa Moraes de Navegação Costeira S.A., las cuatro de Brasil.

Nippon Yusen Kaisha (NYK) de Japón; Stolt Nielsen Inc. de Noruega; Companhia Portuguesa de Transportes Marítimos E.P. (CTM), de Portugal; Unicorn Shipping Lines (PTY) Ltd. de Sudáfrica; Deepsea Fishing Company (ODRA), de Polonia.

De esta forma la Agencia Marítima Latinoamericana, refleja prestigio para el quehacer nacional, al demostrar las virtudes de nuestras organizaciones de trabajo y favorece asimismo el desarrollo del país con los contactos permanentes con otras realidades, como son la de los distintos países que quedan enlazados por su actividad en un ramo de tanta importancia para nuestro movimiento portuario.



MONTEMAR S.A.

Esta empresa naviera inició su actividad marítima nacional con el buque "Sudelmár" cuando corría el año 1952. Este buque desplaza 7.000 toneladas métricas.

En 1957 se le unió el "Estemar" y en 1959 el "Nortemar", los tres construidos en astilleros norteamericanos.

Enarbolando pabellón uruguayo estas tres naves atendieron el tráfico marítimo hasta el año 1970, en el que se sustituye el "Estemar", por el primer buque frigorífico de la Compañía, que lleva el nombre de "Estemar II" con tonelaje de 3010 toneladas métricas, con una capacidad de carga frigorífica de 4.900 metros cúbicos y de carga general de 4.907.

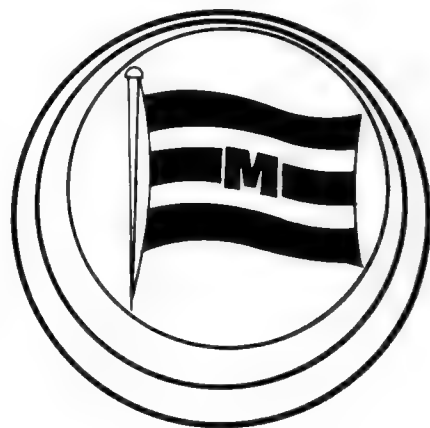
En 1975 se produjo la adquisición del "Sudelmár II", que vino a sustituir a su homónimo primitivo.

El mercado internacional de fletes impulsa a la Empresa corriendo el año 1978 a comprar el navío "Estrella de Mar", que desplaza 9.600 toneladas métricas, desarrolla una velocidad de 17 nudos y tiene una capacidad frigorífica de 3.549 metros cúbicos y de carga seca de 9.032.

Pero el empuje más importante lo constituyó la incorporación del "Venus del Mar", abanderado en el puerto de Rotterdam en agosto de 1979. Realiza su viaje inaugural a Montevideo en setiembre de 1979.

Construido en Suecia, desplaza 11.830 toneladas métricas, su velocidad es de 18 nudos y su tripulación 31 personas. Su capacidad de carga comprende: frigorífica, 5.250 metros cúbicos a 25 grados centígrados bajo cero; graneles, 14.577 metros cúbicos; líquida, 677 metros cúbicos; contenedores: 48 de 20 pies, más 6 de 40 pies. El buque consta de cinco bodegas con tapas tipo "Mc Gregor". Su clasificación es la más alta del registro de Lloyds de Londres. Sus medidas son: eslora 156,32 metros; manga máxima 20,78 metros y puntal 13,42 metros.

Así, con un tonelaje total de la flota de 23.450 toneladas, Montemar S. A., cumple con la aspiración nacional de construir una Marina Mercante Privada Uruguaya, uniendo nuestro país en el noble esfuerzo del comercio, con Argentina, Brasil, Centro América, México y puertos americanos del Golfo de México, con este país, y con España, Francia, Bélgica, Holanda, Alemania, Polonia y Reino Unido.



por la prensa, será libre de toda censura previa o subsecuente y de toda dirección administrativa”.

El último número se publicó el 23 de febrero de 1827, tres días después de la Jornada de Ituzaingó, donde argentinos y orientales, sellamos una hermandad para siempre.

Con la independencia definitiva el 18 de Julio de 1830, el Uruguay inaugura su nueva era como nación autónoma. En el plano periodístico veremos el surgimiento de empresas estables y con orientación definida. Para fomentar la prensa, la Asamblea Constituyente de 1829 había considerado una moción del diputado Ramón Masini por la cual el Estado se suscribía con “50 ejemplares” de todo diario que destinase la mitad de sus páginas a la divulgación de los principios políticos vigentes en el país.

Con la Constitución de 1830 se consagró la libre comunicación de pensamientos mediante palabras, escritos o publicados por la prensa, en toda materia, sin necesidad de previa censura, quedando responsable el autor y en su caso el impresor por los abusos que cometieran.

En 1829, el entonces coronel y después general Antonio Díaz fundó “*El Universal*”, trasunto de los grandes diarios europeos, que se mantuvo hasta 1838 y en el cual ha quedado documentado un extenso e interesante período de la historia de nuestro país. El diario fue el primero que sostuvo en la prensa la política del partido blanco (el del General Oribe), más tarde llamado Nacional.

En sólo siete años, 1830-37, se presencia un desarrollo inusitado de la prensa con más de 50 diarios y periódicos aparecidos en ese lapso.

A la sazón la realidad social del país es netamente caudillesca. El caudillo, “un gaucho como los demás, por sus sentimientos y hábitos, pero más inteligente, más enterado”, al decir de Alberto Zum Felde, será el gozne de la relación campo-ciudad. Y a partir de 1836, tras la batalla de Carpintería, surgirán los partidos —Blanco y Colorado— que asumirán los caracteres personales de los primeros caudillos.

No es antojadiza esta referencia a caudillos y partidos a poco que se repare en el hecho de que los periódicos de Montevideo son, casi sin excepción, de carácter político. Esto es, reflejan consciente, fuerte y profesionalmente un punto de vista partidario. El que algunos de esos periódicos sean también empresas bastante prósperas es casi incidental. En todo caso, no es aventurado afirmar que son diarios políticos en primer término y sólo en segundo lugar empresas comerciales.

De entre el medio centenar de diarios y periódicos que se editan en las vísperas de la Guerra Grande, se destaca “*El Nacional*” (1835-1836), redactado por el joven Andrés Lamas, entonces precoz y brillante intelectual.

Y así como “*El Universal*” debe considerarse el primer diario del partido blanco, “*El Nacional*” debe tenerse por el Colorado, que tuvo por jefe fundador al General Fructuoso Rivera.

Con la llegada de 1838, Montevideo presencia una efervescencia intelectual. La emigración argentina arrecia. Las personalidades más luminosas del patriciado unitario atraviesan el Plata y hallan asilo en la ciudad oriental, convertida en baluarte de la libertad y en la esperanza de los proscriptos.

Juan Cruz y Florencio Varela, Alberdi, Sarmiento, Tejedor, Miguel Cané, Alsina, Esteban Echevarría, Mármol, Rivera Indarte, Gutiérrez, Domínguez, Cantilo, se agrupan en la pequeña ciudad y con Lamas, Manuel Herrera y Obes, Santiago Vázquez, Pacheco y Obes, Juan Carlos Gómez, Lorenzo Batlle, César Díaz, forman el cenáculo intelectual más brillante que ha conocido la historia literaria del Río de la Plata.

El uruguayo Andrés Lamas y el argentino Miguel Cané fundan “*El Iniciador*”, primera bandera del romanticismo en Montevideo. El propósito es “quebrar una ominosa cadena”: la dependencia artística y literaria de España, aunque en los hechos se pase a depender del romanticismo francés (Lamartine) e inglés (Byron), los autores más influyentes en la

Generación uruguaya del 40. Sin embargo, la época es particularmente creativa: la intelectualidad argentina se exilia en Montevideo, huyendo de la tiranía de Rosas y la querrela entre clasistas y románticos tiene como escenario al Uruguay.

De aquí en más, Montevideo es, socialmente considerada, una colonia cosmopolita. En el año 1842, al comienzo del Sitio, han entrado a la capital 5.218 inmigrantes franceses y 2.515 italianos. Su población se descompone así: orientales 11.431; europeos 15.252; argentinos y de otros países 4.000. La mayoría extranjera es abrumadora. "No son ni argentinos ni uruguayos los habitantes de Montevideo, son los europeos que han tomado posesión de una punta del suelo americano" escribirá Sarmiento.

La situación se complica en el período 1838-1851 con la vinculación de los "partidos" o sectores sociales y políticos locales, con fracciones similares de la Argentina, donde se libra la batalla entre "unitarios" y "federales". Como el problema se liga con la discusión sobre la navegabilidad de los ríos interiores, se produce la intervención diplomática y militar de Francia e Inglaterra. El Uruguay resulta dividido en dos zonas: en Montevideo funciona un gobierno cuya autoridad no es reconocida por el resto del país y que se conecta por vía marítima con el exterior; sitiando a la capital con su ejército, funciona otro gobierno con asiento en la "Villa de la Restauración", cuya autoridad se ejerce en el resto del territorio nacional.

Tanto el gobierno de la Defensa como su adversario el del Cerrito, facilitaron la difusión de la imprenta y de la prensa, editada buena parte de ella en idiomas de las colectividades extranjeras que en algún momento de la Guerra Grande constituyeron más de la mitad de la población de Montevideo.

La plaza sitiada vio surgir por entonces —entre otros, "El Iniciador", "El Nacional", "El Comercio del Plata" — un movimiento nuevo que rompía los moldes aldeanos y abría horizontes insospechados. Allí, mientras el cañón del sitio truena, Andrés Lamas con la pulcritud de su noble estilo y la agudeza de su genio, dicta verdaderas lecciones de moral política; Melchor Pacheco improvisa páginas volcánicas destinadas a conmover a la multitud y a mantener el temple de los sitiados; Manuel Herrera y Obes y Valentín Alsina hacen el proceso de la tiranía. Desde la pequeña librería de Hernández los periodistas de la ciudad sitiada polemizan con "*El Defensor de la Independencia Americana*" (1844-1851), publicado por la Imprenta Oriental del Miguelete.

El periodismo es entonces apostolado y escuela de sacrificio. Según expresión de un distinguido escritor argentino, los periodistas son publicistas y militares, soldados, enfermeros, ministros o legisladores, que roban tiempo al sueño para agregar a la ruda labor realizada, la hora de dolorosa vigilia, de donde brota el artículo editorial, la página de polémica o la crónica amable.

Uno de los diarios que se distingue por su calidad en el siglo XIX, es "*El Comercio del Plata*", aparecido el 1° de octubre de 1845. Fue su redactor el Dr. Florencio Varela, poeta y publicista argentino, que en su exilio montevideano había empuñado la pluma contra el gobernante bonaerense, Juan Manuel de Rosas. El diario, de características similares al *Times* londinense, se distinguió por la cultura de sus redactores. Abundaban los escritos científicos y literarios y las colaboraciones de corresponsales en el Brasil, en Buenos Aires y en Francia.

En dramáticas y oscuras circunstancias, Florencio Varela fue asesinado el 20 de marzo de 1848. El diario le sobrevivió, con dificultades, hasta el 31 de mayo de 1860.

La Paz de octubre de 1851, modificó fundamentalmente la acción periodística. A la guerra le sucedió la paz, a la violencia la calma. Se vive —por breve lapso— una época de fraternal tregua.

Convencido de que "el país sólo puede salvarse por la observancia estricta de la Constitución de la República, de esa desgraciada Constitución que todos invocan, y que muy pocos conocen y practican", Eduardo

Acevedo, se propone "hacerla popular", "oponerse con todas sus fuerzas a cuantos quieran infringirla" y "trabajar siempre por la unión de los Orientales". Acevedo inicia un periodismo doctrinario, de exposición, de examen. No se polemiza, se estudia. Ningún tema es ajeno a la atención del periodista y los diarios se convierten en academias de buen decir y reflejo del movimiento científico universal. Efímera vida tuvo "La Constitución". Iniciada su publicación el 1° de Julio de 1852, resignó su aparición el 18 de julio de 1853. Ese día, un motín encabezado por el general Melchor Pacheco y Obes provoca la caída del Presidente Juan Francisco Giró y el Dr. Acevedo en una hoja suelta, fija la posición de la dirección del diario: "Al público: A la presencia de los sucesos que han tenido lugar el 18 de julio, aniversario de la Jura de la Constitución, nadie extrañará que cese de aparecer el diario que yo tenía el honor de redactar".

Concluida la tregua, los periodistas se lanzan a defender sus convicciones. Así, "La Fusión" (1852), respondía a la platónica idea de la fusión de los partidos y ostentaba como lema el del convenio del 8 de octubre de 1851; "No habrá vencidos ni vencedores".

Frente a la idea fusionista, surge el partido conservador. Juan Carlos Gómez, liberal y principista, periodista por encima de todas las cosas, fue el fundador del periódico "El Orden", el 25 de julio de 1853. El diario que tuvo por propósito inicial la defensa del partido conservador (la denominación procuraba expresar que se buscaría la conservación de las tradiciones de la Defensa de Montevideo) dejó de aparecer el 31 de mayo de 1854, después de cambiar hasta de carácter, convirtiéndose en diario comercial.

El 14 de setiembre de 1853, reaparece el diario de la tarde, "El Nacional". Fueron sus redactores, en distintas épocas Francisco Xavier de Acha, Carlos Carballo y Juan Carlos Gómez (será con éste, en 1857, que su prédica adquiere la eficacia y la grandeza que nadie había alcanzado hasta entonces). En esta tercera época del diario, sus redactores se proponen fustigar a quienes "al servicio de Rosas rubricaron una etapa funesta de la historia nacional".

"El Siglo", fundado el 1° de febrero de 1863, inauguró una nueva era periodística y dio un significativo avance a la industria gráfica uruguaya. Dispuso de una prensa mecánica movida a vapor que tiraba 2.400 ejemplares por hora y fundición propia de tipos.

Aunque el dinero lo suministró el Dr. Manuel Herrera y Obes, el alma de su fundación y dirección fue durante mucho tiempo, Adolfo Vaillant (1816-1881), publicista y estadígrafo francés. La historia del periódico está vinculada a la historia política y económica del país, desde 1863 hasta el 30 de noviembre de 1924. Eran sus redactores Manuel Herrera y Obes, Ministro de Defensa; Pedro Bustamante, el parlamentarista del 53; José Pedro Ramírez, poderoso jefe de partido y tribuno impetuoso; Nicolás Herrera, Gregorio Pérez Gomar, José E. Ellaury, gran señor de la política; Fermín Ferreira y Artigas; Elbio Fernández, prototipo de la virtud cívica; Carlos María Ramírez. La prez, en suma, del tradicionalismo colorado, al decir de don Raúl Montero Bustamante.

El antecedente del diario popular y noticioso, que en su segunda época impondrá "El Día", debe buscarse en "El Ferrocarril", aparecido el 30 de enero de 1869. Merced a sus informaciones abundantes y nuevas, alcanzó la mayor circulación que hasta entonces tuviera un diario en el país.

En 1865, después del triunfo de la revolución colorada encabezada por el general Venancio Flores, empezó a publicarse el diario "La Tribuna" (1865-1879), de José Cándido Bustamante, formidable baluarte de la tradición colorada y gran diario de corte europeo. Bustamante hizo de su diario la página más ágil, más animada y más pintoresca de la prensa montevideana de la época.

En 1871, Carlos María Ramírez (1848-1898) una de las figuras más destacadas de la Generación del 72, publicó "La Bandera Radical" revista semanal de intereses generales. Principista del más puro tenor, abandonó las filas del partido colorado en el convencimiento de que los bandos tra-

dicionales no podrían llevar al país a la transformación anhelada por el civilismo. Fundador del partido radical, acabada expresión de un partido de *élite* intelectual, fue desde "*La Bandera Radical*" y luego desde "*La Paz*" (1869-1873), a cuyo frente estaba José Pedro Varela (más tarde Reformador de la Enseñanza primaria del país en 1877), el empeñoso paladín del exiguo núcleo principista que se define escindiéndose de las fracciones blanca y colorada.

El ocaso del romanticismo político corre paralelo a grandes cambios de estructura: la inmigración europea y el aumento de la movilidad ascendente; el surgimiento de un grupo medio urbano en Montevideo amenazando a la *élite* principista; la aparición de un sector de hacendados con mentalidad empresarial atento al mercado mundial. Una lucha cruda, neta, descarnada, se desata entre el país gaucha y el núcleo europeísta.

Dos meses después de celebrada la Paz de Abril de 1872, un distinguido grupo de miembros del partido revolucionario fundó el diario "*La Democracia*", un matutino destinado a sostener y prestigiar la evolución iniciada ese mismo año por aquel partido, llamado hasta entonces blanco y en adelante nacional. Los primeros redactores de "*La Democracia*" fueron Alfredo Vázquez Acevedo, jurista, magistrado, rector —más tarde— de la Universidad por espacio de casi veinte años; Agustín de Vedia y Francisco Lavandeira. Este último, empeñóse en llevar a sus correligionarios desde las páginas de "*La Democracia*" por el camino del sufragio. Fuerzas regresivas lo ultimaron a la edad de 27 años durante un tumulto de carácter político, en la plaza Constitución, el 10 de enero de 1875.

Hacia 1880 el Ateneo del Uruguay es el centro de la vida intelectual. Una minoría docta se enfrenta al oscuro predominio militar: rechazan el positivismo y el realismo, profesan una metafísica idealista y un libre arbitrio de cuño romántico y tienen en el Parlamento la tribuna donde se desenvolverá parte de la lucha ideológica entre el racionalismo liberal y el catolicismo.

Centralizado el país en la persona del Coronel Lorenzo Latorre, la política desaparece de la polémica abierta en los diarios. El periodismo se torna literario y filosófico.

En la noche del 31 de octubre de 1878, los cajistas de la imprenta de "*La Democracia*", componen el primer número de "*El Bien Público*". Su salida fue recibida por la prensa de aquel entonces como un desafío a la polémica filosófica que se había entablado. Al frente del nuevo diario figuraba un hombre nuevo, Juan Zorrilla de San Martín, que estaba en el hervor de los 22 años. No era aún el Cantor de "*La Leyenda Patria*", pero hablaba ya con un arrebató y escribía páginas de prosa cálida y llenas de substancia.

"*El Bien Público*" tenía entonces por contrincantes a "*El Siglo*", desde donde pontificaba Jacinto Albistur, al diario "*La Razón*", paladín desde el cual la juventud de Daniel Muñoz prodigó sus entusiasmos y el Ateneo del Uruguay, baluarte de los cruzados del liberalismo creciente.

Alentado por el éxito de "*El Ferrocarril*", Emilio Lecot funda el 1º de diciembre de 1879, "*La Tribuna Popular*". Desde su edificio de la calle Ciudadela 76 y con una de las primeras —si no la primera— rotativas llegadas a estas playas, una máquina "Albert", el diario inicia una circulación creciente. José Lapido que administraba la empresa, quedó en calidad de socio en 1883.

Carlos María Ramírez, primer catedrático de Derecho Constitucional que hizo sentir en la Universidad y fuera de ella, a través de la prensa sobre todo, la gravitación del pensamiento jurídico y su vinculación con la realidad histórica y social, tomó la dirección de "*El Plata*", el 1º de setiembre de 1880. Su bandera no es otra que los principios fundamentales consignados en el manifiesto del 16 de mayo, que importa un programa del Partido Constitucional, recién fundado.

El ilustre periodista logró reunir un brillante cenáculo en la redacción de su diario. Sienra Carranza, su compañero de dirección, Domingo Aramburú, Juan Carlos Blanco, Pablo de María, Magariños

Cervantes, Carlos María de Pena, Luis Melián Lafinur, Miguel Herrera, fueron colaboradores del diario.

"Las polémicas sostenidas por "El Plata" con los diarios de la época son verdaderos torneos literarios, en que las galas del lenguaje rivalizan con la profundidad del concepto y la riqueza y originalidad de la información", escribe Montero Bustamante. Aquella segunda campaña periodística hubo de terminar trágicamente en los acontecimientos del 20 de mayo de 1881. Asaltada la redacción de "El Plata" por las turbas, Ramírez tuvo que huir con su esposa por las azoteas para asilarse en la Legación del Brasil.

El 16 de enero de 1881, Julio Herrera y Obes (1841-1912), de ilustre abolengo civilista y gobernante, funda "*El Heraldo*", órgano del partido colorado; duró dos años, pero dejó profundas huellas en el periodismo nacional por sus agudos y talentosos artículos políticos y económicos. Resurgirá el 2 de junio de 1893 hasta mayo de 1895, respondiendo a la política del doctor Julio Herrera y Obes, entonces Presidente de la República. Serán sus directores Eugenio Garzón y Antonio Bachini y colaborarán asiduamente, entre otros, Manuel Bernárdez y Samuel Blixen.

La tecnología aplicada a las comunicaciones continúa haciendo progresos. En 1882, la Agencia Havas, instalada desde 1875 pero sólo para ofrecer informaciones comerciales comienza a transmitir noticias de prensa. Hasta concluir el siglo, como se sabe, los canales de información son monopolizados por agencias europeas que se oponen al ingreso de las incipientes asociaciones de prensa americanas. Con la llegada del nuevo siglo, vendrá un nuevo flujo de noticias y se estará al corriente de otras áreas del mundo.

El 16 de junio de 1886, José Batlle y Ordóñez funda "*El Día*", acompañado de Juan Campisteguy, en una vieja casona de la calle 25 de Mayo y Juncal. El 7 de julio de 1887, a consecuencia de su papel como órgano del partido colorado y la pérdida de muchos lectores que erosionan su base económica, "El Día" cierra sus puertas.

Para entonces, circulan en el país veintiún diarios y cuarenta publicaciones periódicas, totalizando, en conjunto, un tiraje de 30.000 ejemplares. La irrupción sucesiva de nuevos títulos convierte al lector en un campo de batalla donde sobrevivir es un triunfo.

El 19 de diciembre de 1889, reaparece "El Día" y será para quedarse. Con él, Batlle inauguró en el Uruguay un tipo de diario de masa: suprimió el sistema de suscripción, bajó el precio del ejemplar a un "vintén" y dio impulso al "canillita", el personaje inmortalizado por Florencio Sánchez. Batlle fue también uno de los primeros propietarios de diario que comprendió la importancia de la rapidez en los tirajes (para ello adquirió una rotativa "Marinoni") y el adelanto de la hora de expedición del matutino, que trajo a las primeras horas de la madrugada.

Su formidable vocación periodística le llevó a editar un nuevo diario, "*El Ideal*", el 19 de octubre de 1927. La tarea duró cerca de dos años y fue una obra de verdadera abnegación; lloviese o tronase, era el primero en llegar a la imprenta. Y se mantenía en su puesto hasta que cerrase el diario.

En 1893, un muchacho de 18 años, Luis Ponce de León, que en 1897 será abanderado de Aparicio Saravia y después su secretario, funda el diario "*El Nacional*". Eduardo Acevedo Díaz, avezado novelista autor de "Ismael" y periodista empecinadamente didáctico, participante en la Revolución de 1870 y en la Tricolor, preso varias veces y desterrado, volcará su combatividad en "El Nacional", cuya dirección asume el 18 de julio de 1895. Sus fluidos editoriales, sus "Medallones" satíricos, tendrán buena parte de responsabilidad en el desprestigio creciente del gobierno de Idiarte Borda.

El interior del país exhibe con orgullo sus diarios y periódicos, alrededor de ochenta dispersos en los 18 departamentos, cuando se inicia el siglo XX. Así, se destacan, "*El Pueblo*" y "*La Paz*" de San José; "*La Prensa*", de Salto; "*El Día*", de Paysandú; "*El Diario*", de Mercedes; "*La Democracia*", "*El Civismo*" y "*Las Noticias*", de Rocha; "*El Clamor Público*", de Minas; "*El Progreso*", de Florida; "*El Argos*", del Durazno; "*La Crónica*", de

Trinidad; *"El Plata"*, de Canelones; *"El Deber Cívico"*, de Melo; *"El Orden"*, de Treinta y Tres; *"El Departamento"*, de la Colonia; *"La Campaña"* y *"El Noticioso"*, de Tacuarembó; *"La Libertad"*, de San Carlos; *"El Norte"*, de Rivera; *"El Comercio"*, de Fray Bentos.

El 900 uruguayo arriba con el apogeo de una cultura que halla en las ricas vetas del modernismo, el racionalismo positivista y las primicias del vanguardismo europeo, su modo de expresión. El período aparece más rico habida cuenta del "espesor del país", con figuras tales como Rodo, Carlos Reyles, Florencio Sánchez, Delmira Agustini, María Eugenia Vaz Ferreira, Julio Herrera y Reissig, Carlos Vaz Ferreira y Horacio Quiroga.

El periodismo sabrá estar a la altura de las circunstancias. Una ya importante concentración urbana, la afluencia mayor de inmigrantes europeos y la alta tasa de alfabetización, promovida por la Reforma Vareliana, habían creado un público ávido de lectura, en continuo aumento y con inquietudes por la marcha de la comarca y el mundo.

El 5 de marzo de 1912, Jaime Arteaga, Juan Astiz y Nicolás Inciarte resuelven crear un órgano periodístico que sirva de tribuna del talento político de Antonio Bachini, que acaba de abandonar el Ministerio de Relaciones Exteriores, bajo la presidencia del Dr. Claudio Williman. A poco de fundado *"Diario del Plata"*, Bachini se aleja, reclamado por otras actividades y deja la dirección a Juan Andrés Ramírez que venía dirigiendo *"El Siglo"* desde 1908. Catedrático de Derecho Constitucional (sucedió, por concurso, al primer Justino Jiménez de Aréchaga), fue parlamentario y por sobre todo, periodista. Esta actividad, en la que alcanzó autoridad magistral, la ejerció hasta sus últimos días y por más de sesenta años.

Desde 1914, la empresa que dirige el Dr. Ramírez comienza a publicar *"El Plata"* (al principio era una edición vespertina de *"Diario del Plata"*), un diario que sin descuidar el movimiento político y económico del país, da preferente atención a los temas literarios y de sociabilidad, dedicando nutridas e interesantes columnas a los deportes y a la educación física. Junto al Dr. Ramírez se encuentran el Dr. Alfredo García Morales, distinguido profesor de Economía Política y Finanzas y legislador y el Dr. Tomás Aguirre Roselló, joven abogado de brillantes dotes para el periodismo. En la secretaría de redacción, Antonio Soto (Boy) un avezado periodista conocido en ambas orillas del Plata.

El 1° de julio de 1917, el doctor Pedro Manini Ríos, Héctor R. Gómez y Vicente F. Costa, fundan *"La Mañana"*. El diario será el órgano de expresión de la corriente política escindida del Partido Colorado Batllista y que se denominó Partido Colorado Gral. Fructuoso Rivera. El matutino se singularizó desde su origen, ante la opinión pública, por la imparcialidad de sus opiniones, por la altura de sus juicios y por la seriedad de su información general. De estrecha vinculación con el comercio y los elementos ruralistas, es un órgano que dedica especial atención a la vida y al desenvolvimiento de la campaña, por cuyo mejoramiento ha bregado siempre.

La dirección del diario la ejerció el doctor Pedro Manini Ríos.

A mediados de setiembre de 1918, con el usufructo de la imprenta y útiles del Partido Nacional que habían servido para imprimir *"La Democracia"*, los doctores Leonel Aguirre, Washington Beltrán, abogado de nota y político brillante, que se enfrentará más tarde en un trágico duelo a pistola con José Batlle y Ordóñez, y Eduardo Rodríguez Larreta, editan *"El País"*.

En determinado momento, Montevideo contó con su "calle de los diarios", una arteria con olor a tinta, una suerte de Fleet Street vernácula: en la calle Ciudadela, a mitad de cuadra, entre 25 de Mayo y Cerrito, sentaba sus reales *"El Bien Público"*; frente a Paraná pero con salida trasera para diarios por Mercedes casi Florida, en un callejón ciego aún existente, se desenvolvía *"La Tribuna Popular"*. Sobre la calle Mercedes, entre Andes y Florida, estaba *"El Día"* y en la esquina de Ciudadela y Mercedes, estaba *"El País"*. Más hacia la Ciudad Vieja, unas cuadras más abajo, en el ala derecha del Teatro Solís, donde hoy está la sede del Museo de Historia Natural, se editaban *"Diario del Plata"* y *"El Plata"*, títulos caros a los Ramírez (1865 y 1882). Y desde

la Plaza Matriz salían aún “El Siglo” y “La Razón”, de los Fabini.

El periodismo montevideano, a pesar de la inyección de modernidad que le diera Samuel Blixen —apunta Alberto Zum Felde— vivía aún en esa rutinaria y desabrida pesadez de gaceta provincial. Había en la prensa uruguaya excelentes editorialistas políticos y agudos “suetistas”, modalidad de columna breve desde la que se lanzaban venenosos dardos contra los que protagonizaban la vida política. Sin embargo, carecía de cronistas ingeniosos, “literarios”, de esos que, en otras partes, cultivaban lo que podría llamarse el arte del periodismo.

Los diarios nuestros eran, todavía, unas enormes sábanas de nueve columnas, de una solemnidad y una monotonía aplastante. Jugados a una sola fuente de noticias internacionales, la Agencia francesa Havas, debían recurrir a toda clase de ardides. Así, por ejemplo, periodistas como Vicente Salaverri, oriundo de las recias tierras vascongadas de España, en “La Razón” de Montevideo, o Teodomiro Moreno y Durán en “La Nación” de Buenos Aires cumplían la tarea de “fuelles”. Los esmirriados telegramas que enviaba la agencia Havas se transformaban en media columna de interesante prosa, merced a la indudable cultura general y a la ayuda de más de una enciclopedia, en manos de hábiles periodistas.

El viernes 2 de mayo de 1919 se edita el primer número de “La Defensa”, bajo la dirección del Dr. César Miranda y con José G. Antuña como redactor. El diario respondía a las directivas del Dr. Feliciano Viera. También en 1919, la primera agencia de publicidad fundada en el Uruguay, Capurro y Co., comienza a editar una revista semigráfica, “Mundo Uruguayo” (8 de enero de 1919), que perduró hasta los años sesenta.

La escisión del socialismo por la revolución bolchevique determinó que los comunistas criollos lo despojaron de la imprenta partidaria, en la que editaban “Justicia”. Desde ese momento el periódico estará bajo la dirección de Celestino Mibelli, en tanto Emilio Frugoni, ex periodista de “El Día”, fundador del Partido Socialista en 1910, primer profesor de “Legislación del Trabajo” en la Facultad de Derecho, de la que fue Decano en 1932, parlamentario y diplomático, reanudará el periodismo polémico desde “El Sol”, el 26 de abril de 1922.

El 6 de julio de 1923, un canillita vocea la aparición de un nuevo vespertino: “El Diario”. Se edita por cuenta de la Sociedad Editora Uruguaya, propietaria de “La Mañana”. Se trata de un diario de carácter noticioso, ligero, múltiple, variado. Se distingue por la primera página exclusivamente gráfica, todo un alarde para la época y al mejor estilo de los vespertinos norteamericanos. Contiene vastísima información deportiva y turfística y una amplia sección dedicada a los sucesos policiales.

Al año siguiente, con una característica distintiva e inusitada, se edita en Montevideo, el 1° de setiembre de 1924, “El Imparcial”, que era, como lo indica su nombre, una excepción a la regla. Bajo la dirección de un veterano hombre de prensa, Eduardo Ferreira, el vespertino tenía sus talleres, oficinas y salas de redacción y dirección en el costado sur de la Plaza Independencia y contaba con una rotativa Goss.

La información del exterior, en un aspecto más amplio, está servida por las empresas cablegráficas Internacional News Service, Havas y Austral.

Para apoyar su acción política, Julio María Sosa, disidente con Batlle y Ordóñez y aspirante a presidente, compra una empresa periodística en declinación que editaba tres diarios: “El Siglo”, “La Razón” y “El Telégrafo”, todos los cuales, reinician su publicación el 4 de abril de 1924.

“El Siglo” será dirigido por Lorenzo Vicens Thievent; “La Razón” por Andrés Puyol, Enrique Rodríguez Fabregat y un hermano de Sosa, Juan Francisco; “El Telégrafo”, menos político y más noticioso y deportivo, por Luis Otero, Oscar P. Bellán y A. Moreno. “La intención era ambiciosa y, como todos los políticos cuando lanzan a la calle un nuevo diario —y estos eran tres— Sosa creyó que estaba construyendo los cimientos firmes de su futuro”, escribe en “La Cerrillada” Carlos Manini Ríos.

El 29 de mayo de 1931, Juan Pedro Suárez funda “El Debate”. Se instaló en la calle Solís, primero, con una vieja rotativa Marinoni que pertenecía al “Diario del Plata”; posteriormente, lo hará en Juan Carlos Gómez y Rincón.

Desde las columnas de "El Debate", Luis Alberto de Herrera, líder del Partido Nacional, caudillo político de vasto arraigo popular, desarrolló una tenaz y enérgica campaña en temas de política interna e internacional. Los antecedentes periodísticos de Herrera se remontan a su participación en la guerra revolucionaria de 1897. Allí, mientras un mozo aindiado de 22 años, Florencio Sánchez, redactaba un periódico manuscrito, "El Combate. Diario político, noticioso y social", fechado en el "Campamento en marcha" y que circulaba de mano en mano, Luis Alberto de Herrera escribía otro órgano de prensa de aquella "democracia andante", titulado "La Revolución Oriental", que se imprimía en Jaguarao.

Carlos Quijano, escindido del tradicionalismo del Partido Nacional, funda el 1° de agosto de 1930, "El Nacional". El diario, que retoma un viejo título de Andrés Lamas (1835) y de Eduardo Acevedo Díaz (1893), subraya desde su primer editorial que, además de las razones partidarias, se llama "El Nacional" porque "desde sus columnas queremos defender —nosotros que tan alejados estamos de los patrioterismos— el derechos de los pueblos a disponer de sí mismos".

En 1932, con el arriendo de la rotativa Goss y el edificio ubicado en la Plaza Independencia que pertenecía a "El Imparcial", nace un nuevo diario: "El Pueblo". Su propietario es el entonces Presidente constitucional de la República, doctor Gabriel Terra.

El Uruguay se interna en un período signado por las dificultades económicas. La crisis mundial de 1929 y su incidencia en los países agro exportadores planteará acuciadoras opciones. El Dr. Terra adoptó la suya dando un golpe de Estado, aliado con la fracción del Partido Nacional que dirige el líder doctor Luis Alberto de Herrera.

No escapará a las difíciles alternativas del país, su prensa. En 1934 una huelga afecta a "El Día" y se produce un paro solidario de los demás diarios.

A pesar de todo, el público accede al primer tabloide montevideano: se llama "Hoy" y es editado por la empresa de "El Día". Como su nombre permitía adivinarlo, tuvo corta vida. Ese mismo año, el doctor Juan José Carbajal, universitario, periodista y político, saca "La República".

El 28 de junio de 1935, se aprueba la Ley N° 9480, que reglamenta el precepto constitucional del derecho a la emisión del pensamiento y a la "libertad de publicar los pensamientos por medio de la imprenta" denominada "Ley de Represión de los Delitos de Imprenta". Surgió en un momento histórico quizás tan agitado como los que se vivían cuando se promulgaron las leyes de 1882 y 1886.

Posiblemente, la crítica más mesurada y más aguda fue la que formuló el diputado doctor Dardo Regules, líder del partido católico y uno de los más lúcidos conductores de la juventud universitaria uruguaya, en la sesión de la Cámara de Representantes del 5 de diciembre de 1934: "Lo que me alarma en el fondo de este proyecto, es que se ha redactado con un criterio de desconfianza en el ejercicio de la libertad".

Mientras dura la clausura de "El País" (del 28 de enero al 7 de Agosto de 1935), un grupo de periodistas de aquella casa decide editar "Crónica". La iniciativa naufragará ante la censura de la época.

En 1935, Natalio Botana, un uruguayo que había triunfado en el periodismo argentino, funda en Montevideo, "Uruguay", diario que exhuma el título que entre los años 1874-75 dirigieron los doctores Carlos de Castro, Francisco A. Vidal y Pedro Visca. Botana, ahora opulento hombre de empresa en la Argentina, en sus años mozos bohemio lírico y novel escritor de dotes agudas, integraba las tertulias en el "Polo Bamba", una mezcla de café y parroquia cultural que administró con bonhomía Severino San Román, un gallego empeñoso y harto dado a la polémica y al discurso.

Botana aprovechará su impar olfato periodístico, material de su diario porteño "Crítica" (vespertino de gran gravitación en la Argentina) y personal fogueado en la fragua de su estilo como Francisco Llano, Mischa Jacoby y Enrique Almonacid). Tres ediciones diarias, papel de distinto color, diagramación moderna y audaz, aseguran al diario dirigido por el doctor Alberto Demicheli, —jurista, historiador y ex presidente de la República en 1976—, distanciado de Terra y luego por Aquiles Espalter, un gran éxito popular.

En 1938, el general arquitecto Alfredo Baldomir ejerce la presidencia de la República y tiene, además, un diario: *"El Tiempo"*, que dirigen Ricaldoni y Chouhy Terra.

Hacia 1939, mientras el mundo está al rojo vivo y protagoniza las instancias previas a la declaración de la Segunda Guerra Mundial, desde el 23 de junio los montevideanos suman a su lectura diaria el semanario *"Marcha"*, surgido de la desaparición del diario *"El Nacional"* y el semanario *"Acción"*. Circula entre una élite intelectualoide, integrada por jóvenes bachilleres y otros inmaduros elementos, a los que trataba de adoctrinar en su postura negativa de los valores tradicionales y auténticos de la nacionalidad.

El 24 de agosto de 1940, Domingo Bordaberry, que había sido director de *"El Pueblo"*, inicia *"Diario Rural"*. Junto a él estará un ex periodista de *"El Día"*, Benito Nardone quien bajo el seudónimo *"Chico-Tazo"* alcanzará notoria gravitación política dieciocho años después con la Liga Federal de Acción Ruralista, coadyuvando al triunfo electoral del Partido Nacional ausente de la dirección gubernativa del país desde 1865.

Con motivo de las vísperas electorales y plebiscito de la cuarta Constitución de la República, el doctor César Charlone, precandidato auspiciado en 1941 el diario tabloide *"Montevideo"*. Simultáneamente, en agosto de 1941, los doctores Eugenio Petit Muñoz y Pedro Crosa asumen la responsabilidad de editar el *"Diario Popular"*, con el propósito de oficializar de portavoz del recientemente formado Frente Popular en donde prevalece el comunismo.

En plena efervescencia preelectoral, los simpatizantes del doctor Eduardo Blanco Acevedo se aprestan a reeditar un viejo título: *"La Razón"*. Un brusco cambio de acciones deja sin responsabilidad a los redactores Castellanos, Schiaffino y Vega Helguera y deposita el diario en manos del doctor J. C. Cerdeiras Alonso y del C/C Carlos Baldomir. A partir de ese momento, el diario apoyará al gobierno del presidente doctor Juan José de Amézaga.

"La Razón" salió hasta 1948. Ungido presidente de la República a raíz de la prematura muerte del presidente electo Tomás Berreta, un interesante caudillo urbano, Luis Batlle Berres, sobrino de José Batlle y Ordóñez, político profesional y periodista político de toda la vida, líder de un importante sector del Batllismo, funda *"Acción"*. Lo hace sobre la base de los talleres de *"La Razón"* y una vieja rotativa *"Hoe"*.

"Acción" vivió todas las alternativas del periódico esencialmente político. Aún cuando intentó una radical modernización que supuso su incorporación al *"offset"*, dejó de salir en 1973.

En la década de los cincuenta, nueve periódicos de aparición diaria disputan las preferencias de los lectores: *"Acción"*, *"El Bien Público"*, *"El Debate"*, *"El Día"*, *"El Diario"*, *"La Mañana"*, *"El País"*, *"El Plata"* y *"La Tribuna Popular"*. Los matutinos se pueden dividir en dos grupos: *"El Día"*, *"La Mañana"* y *"El País"*, los dos primeros colorados, el restante blanco, si bien reproducen a fracciones políticas y oficializan como portavoces de sus inquietudes, tienen gran tirada y están dirigidos con criterio comercial. Por otro lado, *"El Bien Público"* y *"El Debate"*, el primero católico, el segundo blanco herrerista, tienen menor tiraje y, sobre todo el último, son órganos de combate. En una situación intermedia se ubica *"La Tribuna Popular"*, blanco, diagramado con la técnica del vespertino, se publica antes del mediodía y tiende al sensacionalismo.

Cinco grandes agencias internacionales suministran noticias a los diarios capitalinos: Agenzia Nazionale Stampa Italiana (ANSA), The Associated Press (AP), Agence France-Presse (AFP), International News Service (INS), The United Press (UP). De las otras agencias, Reuter inglesa, sólo proporciona las noticias especializadas económico-financieras por medio de Comtelburo y Tass (soviética) no atiende ningún suscriptor, limitándose a recibir noticias desde el Uruguay.

En 1954, resurge el título de *"El Nacional"*, esta vez dirigido por los doctores Eduardo Víctor Haedo y Guarnaschelli. Dos años después, 1956, comienza a publicarse *"El Popular"*, órgano del partido comunista,

que subroga a "Diario Popular".

Una sociedad creada por el doctor Pedro Berro se encarga, en 1960, de continuar la vieja y declinante "La Tribuna Popular". En su nueva época se llamará "*Tribuna*" a secas. Será con su vieja rotativa, donde se editará otro diario, éste de izquierda, "*Epoca*", desde 1962 hasta su clausura definitiva el 12 de diciembre de 1967. En el mismo edificio, hallará cabida el renovado "El Popular", sobre la base de composición en frío y rotativa "offset" obsequiadas por Alemania Oriental, y con "generosos" subsidios materiales de similar origen.

Hacia 1965 apenas diez años han transcurrido desde que el país viviera el más formidable auge periodístico de su historia. La publicación "América en cifras" (1963), dependiente de la O.E.A., destacaba que la tasa de difusión de los diarios en el Uruguay para los años 1959-1960 era sólo superada en América por la de los Estados Unidos de Norteamérica. Al promediar la década de los sesenta, los diarios sufren el impacto de la economía en sus tirajes. A todo esto, se suma una concausa superviniente: la competitiva presencia de la televisión. Se producirá, como consecuencia inevitable, una reducción del número de diarios.

El diario "El Bien Público" cambia su nombre por el de "Bp Color" e inaugura en el periodismo nacional la impresión "offset" color aplicado a diarismo, en la modalidad del formato tabloide.

A cargo de la gestión de "Bp Color" están Mischa (Moisés) Jacoby, —antiguo colaborador de Natalio Botana— y Edgardo Sajón, profesionales argentinos, que previamente habían tenido como cometido la renovación de "La Mañana", por encargo del entonces propietario doctor Augusto Costa Pértile, en 1963. Jacoby prepara la salida de "Bp Color" pero muere antes de que el primer ejemplar salga a la calle.

La fórmula de periodismo color con textos breves, condensados y un formato que presumiblemente brinda mayor facilidad para la lectura, amén de secciones que apuntan a la mujer, dio sus frutos por algún tiempo. La intención de extender el fenómeno al mercado de la tarde, donde campeaba por sus reales "El Diario", llevó a Sajón a editar "*Extra*". No hallará eco en el público.

Con 1966 llegan tiempos preelectorales y se cumple una vez más la regla de oro: cada candidato quiere tener su diario propio. Se prodigan las candidaturas: surgen así "*Hechos*", "*Clarín*", "*Uruguay*" y "*Extra*", todos de muy breve existencia.

En junio de 1967, a consecuencia del reajuste del convenio de sueldos para el semestre siguiente, se desata un conflicto de imprevisibles consecuencias. La puesta en pugna de los sectores involucrados (empresas gráficas, personal periodístico y de talleres y vendedores o "canillitas"), determina que, prácticamente, durante 116 días el país carezca de información escrita. En ese lapso, únicamente se publican "El Popular" (que al decir del periodista y escritor César Di Candia, "no podía tener problemas gremiales porque nunca se había preocupado por pagar los laudos"), "*Extra*" y "*Verdad*", un periódico en el que durante una parte del conflicto escribió el personal en huelga.

Entre 1969 y 1972, el Uruguay vive dramáticas instancias que lo llevan al borde del abismo institucional. A contribuir a la agitación político sindical aparece en Montevideo una suerte de periodismo de corte sensacionalista cuya prédica disolvente determinó que el gobierno clausurara varios órganos, tales como "*Extra*", "*Democracia*", "*De Frente*" y "*Ya*".

En pleno año electoral, 1971, un periódico del interior, "*La Idea*", que salía en San José, baja a Montevideo. Por iguales razones las autoridades lo clausuran el 30-IX-1971.

El Frente Amplio, coalición de partidos de izquierda que obtuvo apenas algo más del 15% del electorado nacional, auspició dos diarios de corta vida: "*Ahora*" y "*Última Hora*".

El 25 de octubre de 1976 apareció "*Mundocolor*", un tabloide color, vespertino, que pertenece a la empresa periodística que edita "El País". Muy similar al desaparecido "Bp Color", se caracteriza por carecer de opi-

nión editorial y la multiplicidad de suplementos y "posters".

Desde sus modestos orígenes el periodismo uruguayo ha ido adquiriendo mayor importancia, y tanto por su desarrollo técnico como por la seriedad de sus informaciones se halla entre los más adelantados del mundo entero. A mediados de 1979, la Sociedad Editora Uruguaya introduce en el Uruguay, a través de la composición e impresión de "La Mañana" y sus publicaciones especiales, el sistema VDT. Con variantes tecnológicas pero igual propósito de modernización, "El Día" incorpora un sistema de fotocomposición automática.

La máquina de escribir, que fue en un tiempo herramienta principal del periodista, ha sido sustituida por una terminal de exhibición visual o VDT. Es simplemente un teclado fijo a una pantalla de televisión. Las letras aparecen sobre la pantalla cuando se golpean las teclas. Una computadora a la que está conectado el aparato, permite que los periodistas supriman palabras al oprimir un botón, o inserten oraciones completas sin volver a imprimir el texto completo. Párrafos enteros pueden ser transferidos golpeando otras teclas.

"Desde el advenimiento de la electricidad en adelante, la revolución de la información se convirtió en una revolución permanente", ha escrito Marshall McLuhan. Para decirlo con palabras del mismo sociólogo, el hombre de Gutenberg o sea el hombre nacido de la invención de la prensa está dando lugar al hombre tecnocrático.

Lo que Arnold Toynbee llamó eterealización, es decir la tendencia actual a obtener más con menos, es una manifestación evidente de la revolución electrónica de la información. El hecho es que la tecnología de la composición en caliente está en crisis; ya no es fácil obtener piezas de repuesto para las linotipos y el avance en la composición electrónica promete sacar del estancamiento en que ha estado por largo tiempo a la industria tipográfica.

La moderna técnica es la respuesta en el medio gráfico al impacto de la televisión. Ahora el lector no sólo verá un hecho en vivo y en directo ... también podrá leerlo.

el día
sale para todos.

EL DIA
fundado en 1886.

DIARIO “EL PAÍS”

Desaparecido el Diario “La Democracia”, a fines de 1917, la fuerte colectividad nacionalista buscaba un órgano de prensa que recogiera sus aspiraciones, reclamos y puntos de vista sobre los variados problemas del quehacer nacional.

Tres jóvenes entusiastas, ya fogueados en las lides políticas y con hondas convicciones respecto a la conducción de los negocios públicos, los doctores Leonel Aguirre, Wáshington Beltrán y Eduardo Rodríguez Larreta, concretaron la iniciativa y así fue como en las primeras horas del 14 de Setiembre de 1918 la boca de la rotativa mostraba el ejemplar N° 1 de un nuevo diario.

“EL PAÍS” fue su título. Han pasado más de sesenta años y él se ha convertido en uno de los más importantes matutinos montevideanos, con total alcance a todo el interior de la República.

Una prédica valiente, que no supo nunca de concesiones ni acallamientos, llevó la discusión de los temas políticos por niveles del razonamiento, la cordura y el intercambio de ideas sin necesidad de ofensas o agravios.

Pero tumultuosos episodios de la vida nacional promovieron un histórico debate periodístico, que culminó en duelo caballeresco entre el Dr. Wáshington Beltrán y el Sr. José Batlle y Ordóñez, director del Diario “El Día”. En la madrugada del 2 de Abril de 1920, en el campo del honor, falleció el joven fundador del Diario “El País”, defendiendo la causa que había abrazado con pasión desde su juventud.

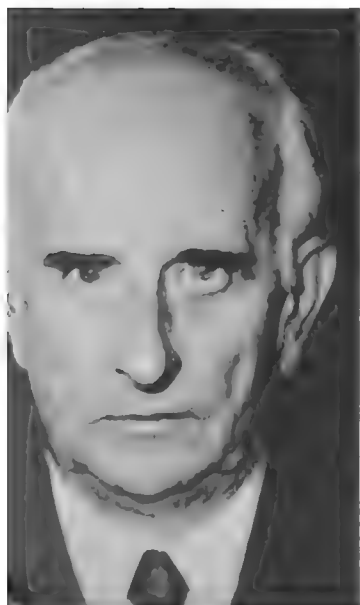
Poco tiempo después se incorporaba al Diario otra figura joven —el Contador Carlos Scheck—, quien tomó a su cargo la responsabilidad de transformar un órgano de prensa político en una empresa periodística moderna, con una visión cabal de lo que debía exigirse a un diario moderno, siempre en transformación.

Al influjo de la prédica principista que marcaran desde el comienzo sus fundadores y de la orientación empresarial impuesta por Scheck, puede afirmarse al cabo de más de medio siglo, que “EL PAÍS” cubre para el público uruguayo todas las necesidades en el orden de la información, general y objetiva, a través de calificadas Secciones de noticias locales e internacionales, comentarios de arte, teatrales, cinematográficos y deportivos y variados Suplementos complementarios, impresos en offset y color, que acompañan la edición común en oportunidad de hechos, acontecimientos, eventos de carácter excepcional.

La ayuda social comunitaria nunca dejó de preocupar a los dirigentes de la Empresa. De ahí que el nombre de “El País” se asocie frecuentemente a iniciativas orientadas en tal sentido, entre las cuales quizá



1. Dr. Leonel Aguirre
2. Dr. Wáshington Beltrán
3. Dr. Eduardo Rodríguez Larreta



Don Carlos Scheck

- 1 Taller (Tipografía).
2 Taller (Linotipos).



1



2



3

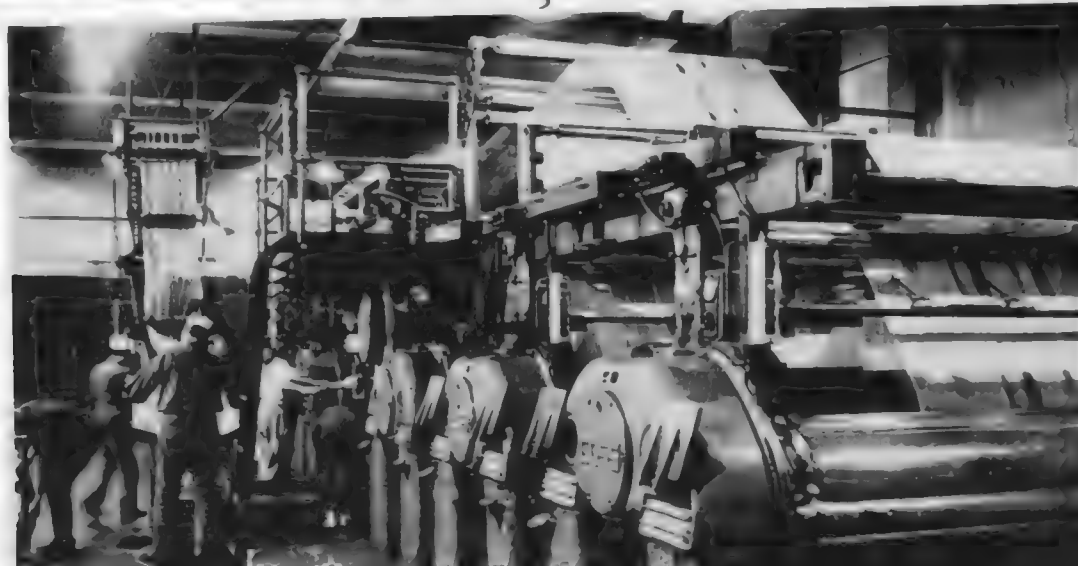


4



5

- 3 Sección Fotocromo.
4 Sección Fotomontaje.
5 Copiado de chapas Offset.



- 6 Rotativa Goss Tipográfica, capaz de cubrir los elevados tirajes que demanda la edición de "El País".

haya alcanzado mayor notoriedad el apoyo que el diario brindara a la denominada "Cruzada del Dr. Caritat" a favor de los niños lisiados, coronada con la construcción y habilitación de un Hospital para este tipo de pacientes; la creación del Centro de Artes y Letras; las muestras de artesanía y artes plásticas; la labor editorial, son apenas ejemplos de una labor múltiple imposible de reseñar brevemente.

La gravitación de "El País" en la formación de la opinión pública y en la consolidación de una conciencia nacional democrática fue siempre considerable y excedió los límites de su propia comunidad política.

Participó activamente en la formación del nacionalismo independiente fuerza principista y antipersonalista dentro del Viejo Partido. Se opuso al gobierno de facto surgido del Golpe de Estado del 31 de Marzo de 1933.

Años después buscó la reunión y revitalización del nacionalismo lograda con su intervención a través de la Unión Blanca Democrática (UBD) participando en el añorado triunfo del Partido Nacional.

Se caracterizó por una indeclinable posición antinazi y antifascista, que se manifestó en la Guerra Mundial con la militancia sin pausa por la causa de Gran Bretaña y sus aliados.

La amenaza del poderío soviético y la acción del comunismo y sus adláteres a lo largo de los años siguientes, encontró en "El País" un observador lúcido y combatiente que señaló sin pausa la infiltración demagógica que iba destruyendo la nación por el terrorismo y la subversión.

La misma línea ideológica que decidió su apoyo a las actitudes requeridas por la situación creada en 1973 es la que inspira hoy su prédica, dentro de las pautas aprobadas, para la evolución institucional de la República organizada constitucionalmente como una nueva Democracia capaz de superar las carencias que crearon la crisis anterior.

En la actualidad se han sucedido las generaciones directrices de la Empresa, estando a cargo del Sr. Martín Aguirre y Dres. Wáshington Beltrán y Daniel Rodríguez Larreta la Dirección del Diario y del Sr. Carlos E. Scheck la Administración y Gerencia General.

En un moderno y amplio edificio de cinco pisos, en la calle Cuareim y San José, están instalados la Redacción, plantas de impresión con los equipos más avanzados y Talleres de "EL PAIS", mientras la Administración y sus diversas dependencias funcionan en oficinas de Plaza Cagancha, frente a la estatua de la Libertad.



El País y parte de sus Ediciones Especiales.



DIARIO “MUNDOCOLOR”

El 25 de Octubre de 1976 aparecía en Montevideo el vespertino que a la fecha sigue siendo el órgano más joven de la prensa diaria.

Se le denominó “MUNDOCOLOR” y presenta características particulares que lo distinguen de sus demás colegas. Impreso en el sistema Offset Color, es el único diario de la capital en formato tabloide, diferenciándose asimismo de los demás diarios por el hecho de no contar con página de opinión o editorial.

Sus fundadores siguen al frente de la Empresa, siendo ellos el Sr. Carlos E. Scheck, en el carácter de Administrador General y los señores Daniel Herrera Lussich, Redactor Responsable y Martín Aguirre Gómensoro, Secretario de Redacción.

A menos de cuatro años de haber comenzado a participar en el mercado periodístico uruguayo, “MUNDOCOLOR” ha incrementado en forma incesante su volumen de tirada, que a la fecha de publicación de este libro oscila en los treinta mil ejemplares diarios.

Preocupado en atraer el interés del mayor número de lectores, “MUNDOCOLOR” edita distintos Suplementos que acompañan su edición regular. Los lunes, uno de carácter deportivo, a través del cual brinda una profusa información redaccional y gráfica sobre la actividad de los distintos deportes cumplida en el fin de semana.

“Festival” se titula el Suplemento de Historietas que aparece todos los jueves, mientras se denomina “PuntaColor” el editado los viernes, durante la temporada estival, noticiando el movimiento que registra la actividad turística entre los meses de diciembre a marzo, en los balnearios del este y del oeste uruguayo.

Debe destacarse también, como particularidad de este Diario, que semanalmente sus lectores reciben un Poster en huecograbado, sobre papel ilustración a todo color, que reproduce la figura o el hecho de más gravitante actualidad en ese momento.

“MUNDOCOLOR” se imprime en la planta industrial de Cuareim 1287, donde también se ubica su Redacción y Talleres, mientras las oficinas de Administración funcionan en Plaza Cagancha 1162.

*Mundocolor y parte
de sus Ediciones Especiales.*





SOCIEDAD EDITORA URUGUAYA S.A.

Sociedad Editora Uruguay ha desarrollado hasta hoy una actividad comprensiva de sesenta y tres años, sin interrupciones. Son sus publicaciones básicas los rotativos "LA MAÑANA" y "EL DIARIO", puntos de referencia ineludibles de la prensa nacional contemporánea.

En tiempos recientes, la Empresa ha expandido su servicio informativo, al aumentar de manera considerable el número de suplementos de sus dos diarios y ampliar los servicios noticiosos especiales mediante convenios exclusivos con importantes medios periodísticos del exterior. Entre esos servicios cabe citar los Special Features of The New York Times, United Press International, The Washington Post, Agenzia Nazionale Stampa Italiana y Agenzia France Presse.

A la vez, y esto es particularmente subrayable, cortó sus últimos lazos con el tradicional proceso del siglo XIX de impresión en metal e inauguró en el país el empleo de los más modernos sistemas de composición "en frío" o fotográfico, abriendo así una etapa que implica cambios técnicos revolucionarios.

Los orígenes de Sociedad Editora Uruguay se enraizan en la fundación de "LA MAÑANA", que vio la luz pública el 1° de julio de 1917, cuando el anticolegialismo vivía su momento más adverso, en una época en que la política y las actividades electorales provocaban tanto el surgimiento, como la extinción de muchas publicaciones. La aparición de "LA MAÑANA" se debió a la iniciativa de Pedro Manini Ríos, abogado, dirigente del Partido Colorado; Héctor R. Gómez, ex-diputado y Vicente F. Costa, hombre de empresa y sportman.

Con una servicial rotativa "Marinoni" y todas las existencias de los talleres de los hermanos Peña, "La Mañana" entró en contacto con sus lectores dispuesta a cumplir con la plausible aspiración de renovarse día a día.

El camino que desde entonces transitó ha sido largo y por momentos difícil; pero también fecundo. De sus frutos, el más importante es el constante diálogo entablado con quienes ratifican cada veinticuatro horas la confianza en sus columnas, ya sea para estar al corriente y formarse un juicio de los acontecimientos local e internacional, como para transmitir por su intermedio los mensajes publicitarios que reflejan el quehacer económico de la República, sus progresos y expectativas.

Los pilares en que se asienta este diario son los principios políticos, económicos y sociales que sustentan ciudadanos convencidos de sus ideales, y —como decía el editorial del primer número bajo el título "Esbozo de un programa"— "que han entendido dar a su causa lo mejor de sus entusiasmos y lo más puro de su interés".

Desde este punto de vista, place poder afirmar, cuando se echa la mirada hacia atrás, que "LA MAÑANA" fue y es, en todos los órdenes, fiel a sus principios. Informa con sobriedad, precisión y mesura; opina teniendo en consideración, invariablemente, las que cree constituyen las soluciones en verdad favorables al país y no abdica de convicciones tan consustanciales a su prédica como, por ejemplo, la defensa de la producción rural, a la que siempre brindó franco apoyo en el entendido de que este sector constituye la piedra miliar de la economía uruguaya.

De ahí que siga suscribiendo, con hechos, sus palabras liminares, estampadas en 1917: "No entendemos la causa que hemos abrazado sino en perfecta compenetración con los intereses del país. A éstos, y no a otros, consagraremos todas las energías de nuestros entusiasmos".

A bien de continuar avanzando en un camino que ya lleva más de seis fructuosas décadas de recorrido, "LA MAÑANA" emprendió ahora una experiencia modernizante, señaladora de rumbos en toda la industria gráfica: merced a un significativo esfuerzo financiero, Sociedad Editora

Uruguay introdujo el sistema de computación con terminales de video, para la composición de sus diarios.

La VDT (video display terminal), una computadora con teclado fijo y pantalla de televisión, flexibiliza la tarea

del periodista, al permitirle cambiar fácilmente el texto que vierte a una terminal, reescribir oraciones y añadir o eliminar párrafos enteros, según lo exija la más acabada redacción de la crónica. Por lo demás, este procedimiento hace posible agilizar la hechura total de cada edición y ganar así un tiempo precioso para poder allegar al público, en cada entrega, un producto que se supera, permanentemente, en forma y en contenido.

Lo mismo vale para "EL DIARIO", que pronto se incorporará al cumplimiento de idénticas pautas de transformación tecnológica. El vespertino, salido a la calle por primera vez el 6 de julio de 1923, acredita

La Mañana



una tradición no menos prestigiosa que la exhibida por "LA MAÑANA".

Desde su origen, cuando en la dirección estaba Héctor R. Gómez, ha destacado una característica suya fundamental: es un órgano eminentemente informativo que vio condicionada su estructura y difusión por el hecho de venderse a última hora de la tarde y, con frecuencia, ya entrada la noche. Esta circunstancia le hace dinámico e inquieto y lo distingue como un medio de fácil acceso a la suma de novedades acaecidas en la jornada, enmarcado además en una presentación atractiva.

Conserva su imagen inconfundible, a través de una primera página enteramente gráfica que, al instituirse en 1923 fue una innovación de singular éxito y dedica amplio espacio a los temas deportivos y, en general, de gran interés popular.

Montevideo es el baluarte inexpugnable de "EL DIARIO". La consecuencia de sus lectores en la capital le valió, hace ya mucho tiempo, el liderazgo en materia de circulación, que mantiene sin dificultades.

"EL DIARIO" ha ampliado, en fecha relativamente reciente, su espectro de servicios con diversas publicaciones suplementarias ("Estrellas Deportivas", "El Colegial", "Fin de Semana" y "El Diario Dominical"), al par de añadir a sus ediciones cotidianas una Sección de Avisos Económicos Clasificados, con positiva respuesta del mercado.

Todo ello se compagina con un plan diagramado por Sociedad Editora Uruguaya desde varios años atrás, a fin de mejorar y desarrollar sus departamentos Industrial, Comercial y de Publicaciones como forma de perfeccionar todas las ediciones en beneficio público. En función de dicho plan, también "LA MAÑANA" ensanchó el campo de sus publicaciones, agregándole "Tierra Mía", "Panorama Agropecuario", "Platea", "Cuadernos Patrios" y las entregas extraordinarias en offset color de los domingos, sin perjuicio de adaptar a las exigencias actuales el clásico "Suplemento Femenino", desde siempre un elemento de consulta imprescindible para la mujer, la infancia y el hogar.



El Diario

En mérito a todo lo expuesto, Sociedad Editora Uruguay puede sentirse satisfecha de la obra ya realizada y, simultáneamente, aguardar confiada el tiempo que vendrá.

El ingeniero José Luis P. Santayana es el actual Editor de estas publicaciones, continuando una tradición que iniciara su padre, el ingeniero don José Luis P. Santayana en el año 1932.

- 1 - Sr. Héctor R. Gómez
- 2 - Dr. Pedro Manini Ríos
- 3 - Sr. Vicente F. Costa

1

2

3



CRONOLOGIA DE LOS COMIENZOS DE LA RADIOTELEFONIA EN URUGUAY

Es tan rica la historia del medio radiotelefónico en Uruguay, que sorprende que nunca se haya escrito un libro detallado y minucioso de sus mil hechos y anécdotas. Para elaborar esta cronología, fue necesario realizar entrevistas, consultar archivos de diarios y de la Biblioteca Nacional y revisar centenares de recortes y apuntes de hombres de radio. Todo se nos fue brindando con absoluta generosidad y en abundancia tal, que meritaria ser llevado a un libro, exclusivamente dedicado a este fin. Ofrecemos una cronología de los orígenes y no toda la vida de la radiotelefonía uruguaya, comprimiendo mucha información y salteando otra, con mucha pena. Hacemos esta aclaración en homenaje a los lectores-consultores y a quienes nos facilitaron la tarea de recopilación, que debió partir de punto cero.

1920

- 2/11 — Comienza a funcionar la primera emisora radial del mundo: KDKA de la Westinghouse, en Pittsburgh (E.U.A.) - Difundió el resultado de las elecciones, donde triunfara Warren Gamaliel Hardy. Potencia: 100 Watts - Para lograr audiencia se prestaron los receptores.

1921

- /1 — Se realiza en Río de Janeiro, una exposición, a la que la General Electric envía un transmisor - Las autoridades brasileñas niegan permiso de entrada, por temor a que se pudieran revelar secretos militares - Continúa viaje a Buenos Aires; las autoridades argentinas demoran el permiso - La G.E. resuelve enviarlo a Montevideo, a su sucursal - Este transmisor sería el mismo que adquiriera Sebastián Paradizábal, de 18 de Julio 853, instalado con comercio en Andes y Colonia.

1922

- 10/8 — La revista "Mundo Uruguayo", publica: "Se ha instalado la primer comisión directiva del Radio Club del Uruguay, integrada por Emilio Elena, José Greco, Enrique Legrand, Cairio Parodi Uriarte, Antonio Misal Pérez, José Espiell y Enzo Dall'Orto" - También de esa revista: "Ningún invento de estos últimos tiempos ha tenido una difusión tan pronunciada como éste (la radio)... y entre nosotros se habla ya de adoptarlo definitivamente..."
- A partir de esta fecha, comienzan las primeras transmisiones irregulares, con estática y música, sin voz. Son efectuadas por General Electric, con una antena colocada en la Oficina de Claves de Casa de Gobierno, un transmisor de 10 watts de potencia, instalado por el Ing. Salvador Altamirano.
- 15/8 — Primera transmisión estable, con voz humana, combinada con música. La realizan Emilio Elena y Claudio Sapelli - A partir de esta emisión, *Uruguay se convierte en el segundo país del mundo en instalar una radioemisora estable*. El tercero fue Inglaterra, con la BBC de Londres. Cuando la estación de telegrafía sin hilos, del Cerrito de la Victoria, salía al aire, "barría" con la poca potencia de nuestra primera emisora radial. Como no había consola para discos, se utilizó el expediente de colocar el micrófono frente a la bocina del gramófono a cuerda - A partir de ese momento, comenzaron a actuar distinguidos cantantes, concertistas y actores - La programación era armada por el empresario Sempol y Carlos Butler.
- En ese mismo día, se otorga la Licencia N° 7, al Sr. Emilio

Elena, "en cumplimiento de lo dispuesto por el decreto respectivo... para instalar en su domicilio particular una estación receptora..." (Exp. 6802 - Sellado 859469). Otro dato: la licencia N° 3, había sido otorgada ya al Sr. José Brunet.

• Se publica en la "Revista G.E.", firmado por J.O.M. (Julio O. Martínez): "Sí, lo prodigioso, lo que parecía un bello cuento de hadas, fue una hermosa realidad desde ese momento. La pequeña estación... hizo vibrar el éter, llevando la buena nueva: Montevideo inauguraba su primer estación radiotelefónica de broadcasting... Satisfechos con ese primer éxito, se pensó en transmitir desde el Teatro Urquiza... Otra vez el éxito... Se logró escuchar a muchos kilómetros de distancia... Vinieron después las otras estaciones transmisoras, las que llevarían nuestra voz a centenares de kilómetros... El Sr. Paradizábal, adquiriendo de nosotros una transmisora General Electric de 1.000 watts, demostrando de esta manera, fe en el futuro..."

- /8 — La empresa General Electric, instalada en Uruguay y Ciudadela, pone a la venta receptores de radio armados a cortina cerrada. El lunes por la mañana, comienzo de la venta, había una multitud frente al comercio, dispuesta a comprar receptores de radio.
- 26/8 — En este día debuta en el teatro Urquiza, la Cía. de Operetas Bertini-Gioana, con "La princesa de las czardas", de Kelman, y se despiden con "Acqua Cheta", de Pietri, el 1° de octubre. Sería éste el espectáculo transmitido por radio y mencionado por el artículo de J. O. M.
- 17/9 — Comienza en Río de Janeiro, el 5° Sudamericano de Fútbol, con el match Brasil - Chile. Uruguay debuta el día 23 y este encuentro es transmitido por radio.
La primera transmisión deportiva de América Latina (la primera en el mundo se hizo en E.U.A. el 21/7/21 con la histórica pelea Dempsey-Carpentier), se realizó de la siguiente manera:
 Don Claudio Sapelli instaló en el propileo de los "Diario del Plata" y "El Plata", en el ala derecha del Teatro Solís, un equipo transmisor portátil. La Cía. telegráfica Western Unión extendió un cable con teletipo hasta allí, recibíendose el telegrama por duplicado. Una copia la tomaba Sapelli y emitía de inmediato su contenido por una bocina-micrófono y al aire; la otra copia la tomaban los señores García y Bertonasco que, usando megáfonos, la leían a la multitud agolpada en la plazoleta del Teatro Solís.
- /11 — El Dr. Francisco Ghigliani y el Ing. Salvador Altamirano, organizan la primera transmisión radial en sala pública. Fue en el Teatro Urquiza, vendiéndose entradas. Se instalaron parlantes en la sala y el transmisor estaba en la Oficina de Claves de la Presidencia de la República. A la hora de la transmisión, un violentísimo temporal impidió la recepción y el Dr. Ghigliani, con gran presencia de ánimo, logró entretener a los espectadores, haciendo juegos de malabarismo, a los cuales era aficionado. Pocos días después se realizó otra experiencia, fracasada también por otro temporal y se abandonó definitivamente un proyecto que consistía en dar sonido a las salas de cine, eliminando a los clásicos pianistas, que agradecieron a los factores climáticos, su salvación.
- 3/11 — El diario "El Día", anuncia la salida al aire de Radio Paradizábal: "A diario, los adelantos de la radiotelefonía, son mayores entre nosotros... Nos toca comentar... la instalación reciente de una potente estación de telefonía sin hilos. Queremos referirnos a la que en el Palacio Florida, han hecho construir los señores Paradizábal Hnos."
- 6/11 — Radio Paradizábal comienza sus transmisiones con un equipo G. E. de un kilowatt. El estudio está en el Hotel Florida; la estación trabaja con un motor de 6,5 HP. acoplado directamente a un generador de corriente continua, de 2.000 voltios. El motor tiene acoplado un alternador de 88 voltios y 35 ciclos. Está equipada la estación

con 4 válvulas de 250 watts, en tanto una quinta amplifica la voz recibida por los micrófonos. La antena está situada a 70 metros sobre el nivel del mar, en un plano libre de todo cruce de hilos telefónicos. Es la estación más potente de América del Sur y no teme al "borrado" de la telegrafía del Cerrito de la Victoria. Costo del transmisor: once mil pesos oro.

- 7/11 — El diario "La Mañana" dice: "Ayer, a las 5 p.m. fue inaugurada la nueva estación radiotelefónica... instalada por General Electric... y propiedad de Santiago Paradizábal. Se trata de una estación de primer orden, con todos los elementos de esa novel rama de la ciencia".

• Radio Paradizábal fue la primera estación comercial del mundo, y la primera que emitió publicidad política en el Uruguay. Se inauguró con un discurso del entonces presidente Don José Batlle y Ordóñez y fue usada también por el Ing. José Serrato como plataforma política.

La misma Casa Paradizábal publicó por entonces avisos en la prensa: "A precio de costo vendemos 500 radio-receptores portátiles N° 26, completos, con antena, teléfono, e instrucciones. Aproveche Ud. la alegría e instrucción que gratuitamente le brinda el aire, y por solo \$ 12.00". Seguramente esos receptores fueron armados por Sapelli y la cifra estimada en la primera venta, fue de mil aparatos. Posteriormente, el mismo Sapelli armó otro millar, pero con tres lámparas, también para Paradizábal.

- /11 — Se emiten los primeros avisos comerciales del mundo, a través de este medio. Fueron para los Cigarillos Spinet, y los Refrescos Tri Naranjus. El primer locutor comercial del mundo fue Luis Viapiana, una especie de hombre orquesta de Radio Paradizábal: locutor, administrador y telefonista, además de cantante con buena voz. La "Revista Radiotelefónica" escribió un artículo titulado: "El hombre del o...la, o...la, o...la", porque así comenzaba su intervención hablada. Posteriormente se pasaron otros avisos, especialmente, de la misma emisora, pidiendo datos de recepción y de Casa Paradizábal, ofreciendo receptores en venta.

1923

- 4/7 — Comenta diario "La Mañana": "Radio Paradizábal ha mantenido los prestigios de la radiotelefonía, en esta semana que le ha tocado estar sola en el éter..." ¿Qué había pasado? Las continuas interferencias de la Estación Cerrito y la potencia de Radio Paradizábal, hicieron que Radio General Electric interrumpiera sus emisiones, para instalar otro transmisor más potente.

- 8/7 — Radio General Electric inaugura su nuevo transmisor de 500

watts en antena, instalado en la azotea del Instituto Crandon (8 de Octubre y Garibaldi), con torre de 50 metros sobre la calle. Reabre sus transmisiones "con un interesante programa de concierto con arias de óperas, y recitados, a cargo de la Srta. Paula Weber, y los señores Raúl Mendilaharsu y Sabat Ercasty".

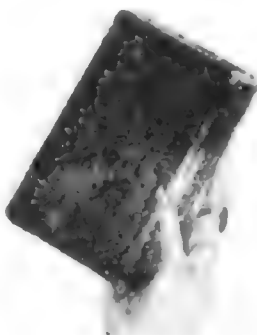
- 9/7 — Una gran tormenta eléctrica



Luis Viapiana, el primer locutor comercial de radio, en el mundo.

A precio de costo

VENDEREMOS 500



RADIO

RECEPTORES

PORTÁTILES

NÚMERO 26

Completo con antena
teléfono e instrucciones

Aproveche la alegría e instrucción que gratuitamente le brinda el aire y que por...

\$ 12.00

La casa

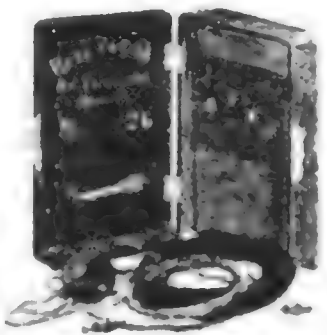
PARADIZABAL

VENDE

Andes

Colonia

MONTEVIDEO



El primer aviso de venta de receptores de radio aparecido en Montevideo.

- provoca desperfectos en las antenas de las dos emisoras, obligando a una interrupción de dos días.
- 18/7 — Radio General Electric transmite el primer partido de fútbol uruguayo: Emilio Elena, desde el techo de la vieja tribuna del Parque Central, relata el encuentro Nacional - Sud América.
- 1/8 — Las emisoras de Buenos Aires resuelven suspender sus emisiones entre las 20.30 y 21.30 horas, para poder escuchar a sus colegas uruguayas.
- 14/9 — Radio General Electric, recibiendo señales Morse desde E.U.A., y con un sistema propio para la ocasión, transmite "en directo", la pelea Dempsey - Firpo y gana la primera competencia de este tipo por primicias radiales: logra dar la noticia sobre la caída de Firpo con 2' de antelación sobre su competidora, y con sólo 15" de diferencia con el episodio en sí. Lo hace simultáneamente con diario "El Día". Radio General Electric utilizó los servicios inalámbricos de la Estación WOL y los demás, los de la Western-TT del Plata, por cable.
- 21/12 — La revista "Mundo Uruguayo" consigna "los sorprendentes avances de la radiotelefonía en Uruguay", mostrando varias fotos de equipos y estudios, especialmente, los nuevos aparatos receptores "que no necesitan alambre o poste alguno fuera de la habitación, y un receptor montado en un automóvil, que recibe aunque el vehículo esté en movimiento".
- 1924
- 24/12 — Se crea Radio Monte Carlo.
- 1925
- 25/8 — Se crea Radio Nacional (Hoy, La Radio).
- 1928
- 12/10 — Se crea Radio Carve.
- 12/11 — Se crea Radio Westinghouse (Hoy, Oriental).
- 1929
- 22/6 — Se crea Radio Fénix.
- 22/7 — Se crea Fada Radio (Hoy, Universal).
- 12/10 — Se crea Radio Imparcial.
- 29/11 — Se crea Radio América.
- 18/12 — Se crea el SODRE - Servicio Oficial de Difusión Radio Eléctrica, integrado por una estación radial, una orquesta sinfónica, un cuerpo coral y una discoteca nacional. Los gastos para este servicio, son financiados con un impuesto adicional del 30% a la importación de aparatos radiofónicos y altoparlantes y de un 20% adicional sobre las válvulas de radiorreceptores. Fue "alma mater" el Dr. Francisco Ghigliani.
- 1930
- 1/1 — Como era de esperar, el anuncio del Primer Campeonato Mundial de Fútbol, produce "la explosión" de la radiotelefonía.
- 1/3 — Se crea Radio Centenario.
- 1/4 — Inicia oficialmente sus transmisiones el SODRE.
- 18/7 — El SODRE realiza su primera transmisión detallada de un partido de fútbol, en la voz de Ignacio Domínguez Riera, "El Botija", correspondiente al 1er. Campeonato Mundial de ese deporte.
- /7 — Radio Carve comienza a emitir Boletines Meteorológicos desde el edificio situado en Guaraní y 25 de Mayo. A cargo de los mismos está Carlos Solé.
- /7 — Se produce una modificación sustancial en la programación radial, que será decisiva para el futuro de la radiotelefonía. A pedido de Emilio Elena y con dirección de Carlos Faig "El Cojo Quiñones", se organiza un programa de 19 a 21 horas, reuniéndose nombres que serán pilares en la radio: Basso Maglio, Balerio Sicco, Sciutto Centrón, Petillo, Fontaina, Fígoli, Emilio De Feo, Faig, Farrell.
- 21/9 — Se crea CX 42 Radio Vanguardia.

1931

- /1 — Radio Carve transmite un concierto, en directo, desde Buenos Aires. El costo de la línea fue de 8 centésimos.
- 15/5 — Desaparece Radio Paradizábal, dejando lugar a Radio Sud Americana - G.E., a la que más tarde destruiría un incendio, desapareciendo definitivamente.
- 15/5 — En una casita de Joaquín Requena 3033, Radio General Electric pasa a ser Radio El Espectador - General Electric. Su nombre fue tomado de la obra de Ortega y Gasset, propuesto por Carlos Faig.
- 21/7 — Los responsables de El Espectador, plantean al gerente local de United Press, la instalación de un teletipo receptor de noticias, en la propia radio, que hasta entonces, se abastecían de noticias por medio de mensajeros que traían las copias arribadas a la agencia informativa. El ejecutivo pidió tiempo para consultar a su central, ya que solamente los diarios tenían teletipos. Sobre finales de ese año, llegó la autorización y *Uruguay fue el primer país del mundo en tener un servicio noticioso servido directamente por teletipo.*
- /— — Se produce la incorporación a Radio Carve, de un grupo de personalidades, que tendrían gravitancia fundamental en el desarrollo del medio: Raúl Fontaina, Emilio De Feo, Jaime Farrell, L. Basso Maglio.
El empuje de este grupo hizo que la radio cambiara algunos detalles de sus aspectos en su programación. Entre ellos, la continuación de emisiones "a la hora de la siesta", entre las 14 y 17 horas, hecho desacostumbrado.

1933

- 5/1 — Difusora Colón se transforma en Radio Sport, naciendo la primera emisora enteramente deportiva del país.
- 21/1 — Se crea Radio Jackson (Hoy, Sarandí).
- 30/9 — Se crea Radio Aguila (Hoy, Radiomundo).

1934

- 14/1 — Se crea La Voz del Aire (Hoy, El Tiempo).
- /3 — Por iniciativa de la Asoc. Nac. de Broadcasters Argentinos y del uruguayo Ing. Luis A. Artola, se celebran las primeras conversaciones que habrían de finalizar en la creación de USARD (Unión Sud Americana de Radio Difusión), transformada luego en AIR (Asociación Interamericana de Radio), cuya presidencia han ejercido reiteradamente Broadcasters uruguayos.
- 5/5 — La Asociación Uruguaya de Fútbol prohíbe la transmisión de matches de ese deporte, por "restarle público a las canchas". Radio Sport, por un lado y el SODRE, por otro, que eran los directamente interesados, idearon sus propios sistemas para desobedecer la resolución: Radio Sport instaló un equipo transmisor fuera del Estadio Centenario, al que llegaban noticias redactadas a mano, en papelitos que, envueltos en piedras, arrojaban a la calle los redactores instalados en la Tribuna Olímpica. La radio oficial, aprovecha la altura del Hospital de Clínicas y provisto con largavistas, el relator transmite los encuentros. Los dos sistemas tenían sus ventajas y contras: el de Radio Sport era más lento, pero seguro; el del SODRE, más rápido, pero en días de niebla, había que suspender las transmisiones.
- 3/9 — La Compañía de Heraclio Sosa, inicia en CX 22 Fada Radio, la emisión de radio-novelas. Comienza así uno de los géneros más explotados, por muchos años, por el medio. El primer título fue "Las aventuras de Carlos Norton" o "El ojo de vidrio".

1936

- 1/11 — Se crea Radio Ariel (Hoy, Continente).

1937

- /4 — Se monta sobre un chasis Skoda, el primer transmisor rodante de la radiotelefonía americana. El "farolito rodante", permitió

a su propietaria, Radio Sport, hacer el primer "duplex" que se recuerda, durante la II Vuelta Ciclista del Uruguay.

- 22/6 — Se transmite desde E.U.A., en directo, el relato completo de la pelea entre Joe Louis y James J. Braddock, disputada en Chicago. El relator de los 8 rounds (k.o.), fue Lalo Pellicciari, de Radio Sport. Su relato fue tomado por Radio Splendid, de Argentina.

1939

- 12/12 — Oficiales de la marina inglesa, casualmente en Montevideo, solicitan a Radio Carve, "informes sobre un combate naval sostenido en el Río de la Plata". Es la primera información que se tiene sobre el encuentro entre el acorazado alemán Graff Von Spee y los cruceros Ajax, Achilles y Exeter, de Inglaterra. Carve comienza una serie de llamados hasta lograr un dato de Punta del Este, que desenredaría la madeja: "se sintieron truenos, pero no llovió". A las 22.30 hs. se informa la entrada de un buque de guerra a la bahía de Montevideo: es el Von Spee y a partir de entonces, se precipitan los acontecimientos: Carve informa detalladamente sobre el desarrollo de los acontecimientos. Lo mismo hacen las demás emisoras, especialmente las que, como El Espectador, tenían servicios informativos altamente competitivos.

- 17/12 — Dos hechos anecdóticos, permiten a Radio Carve dar dos primicias seguidas: por un gesto del representante alemán de la Agencia Havas de noticias, Raúl Fontaina se da

cuenta que el Graff Spee no sale del puerto de Montevideo, dispuesto a pelear y que será hundido. Posteriormente, frente a los micrófonos, emitiendo nerviosamente los detalles de la salida del buque de guerra alemán, el mismo Fontaina oye, o cree oír, una explosión y anuncia, casi 20 segundos antes, "que el Graff Spee, ha sido volado". El hecho ocurrió en realidad casi de inmediato, pero la radio, quizá por primera vez, había adelantado lo que sería noticia.

A partir de aquí, es otra historia. La radiotelefonía en el Uruguay fue factor fundamental de información y desarrollo del país. Tuvo una evolución espectacular, colocándose a la cabeza del medio a nivel internacional. Fue fundamental su información durante el largo conflicto armado mundial; lo fue durante la Revolución Libertadora Argentina; lo fue en todo acontecimiento importante de carácter nacional, en sus momentos de alegría y de drama, cuando necesitó acudir en ayuda de necesitados, o cuando fue portador de explosiones de entusiasmo popular. Contribuyó a acercar a los uruguayos, acortando las distancias del país, y aunque los primados mundiales no volvieron a repetirse, simplemente por razones económicas, ha estado siempre en su puesto, para el que naciera en un día de agosto de 1922.

PRE-HISTORIA DE LOS COMIENZOS DE LA TV

Así como sucedió con la radiotelefonía, medio en el que Uruguay fue un adelantado mundial, según se consigna en la historia de los comienzos de este medio, también en televisión, nuestro país estuvo entre los primeros en desarrollar sus avances, obteniendo distinciones internacionales, al punto de ser reconocido como el primero en América Latina en lanzar imágenes al aire "a más de 3 millas de distancia". Esto pertenece a lo que podríamos llamar pre-historia; luego hay también una



Cz 14 en el estadio. Ayer porcas de Sopelli y General Electric para transmisiones deportivas; hoy esta foto es el fruto de aquella semilla

Transmisiones deportivas desde el Estadio Centenario; la vieja Casa General Electric donde se vendieron los primeros receptores de radio; y Esteban Ariano y la gente de El Espectador, subidos a una antena para transmitir el hundimiento del Admiral Graff Von Spee.

historia de sus comienzos, que desarrollamos a continuación.

EL GENESIS — El primer servicio televisivo del mundo, fue inaugurado el 2 de noviembre de 1936, en EE.UU., aunque las experiencias realizadas en Gran Bretaña, Alemania e Italia, —y seguramente en otros países técnicamente avanzados—, podrían discutir esa fecha. De cualquier modo, el medio sólo habría de prosperar comercialmente, después del armisticio que puso fin a la II Guerra Mundial.

En Uruguay, un joven aficionado, autodidacta, *Mario Giampietro*, interesado por el fenómeno de la radiotelefonía desde 1924, realizaba por 1930 una serie de experiencias, basándose en el sistema Baird desarrollado por los ingleses, que consistía en una complicada sincronización en base a discos que, por trabajar con medios mecánicos, resultaba poco práctico e imperfecto. Diez años más tarde, el mismo Giampietro adoptaba el Iconoscopio, un tubo electrónico que la RCA Víctor comenzaba a fabricar sobre bases económicas y técnicas muy aceptables y con el mismo “llegó a cubrir toda la zona sur de Montevideo, aunque las características de su local, instalado en la calle Lavalleja, no le permitían comprobar el alcance hacia otras zonas, debido a la interposición de paredes de edificios altos”. Las dificultades emanadas del conflicto bélico, impidieron un mayor desarrollo de esas actividades, elevando el costo del equipo básico a la suma de 400 pesos.

En 1941, el mismo Giampietro se presentó ante las autoridades competentes, para obtener un permiso para transmitir. Pero la incredulidad, por un lado y la prohibición existente por entonces, en razón de la guerra, demoraron la adjudicación del mismo, hasta el 15 de octubre de 1942, cuando el gobierno autorizó a “efectuar experiencias en modulación de frecuencia en 112 a 116 megaciclos, con la expresa condición que si se produjera interferencia, quedará de inmediato sin efecto tal autorización”. Se otorgó entonces el primer canal de la televisión uruguaya, CX 5 AQ, pero la falta de divisas para la compra de equipos, impidió la salida al aire.

LA PRIMERA IMAGEN OFICIAL — Fue el 9 de noviembre de 1943, cuando Mario Giampietro, después de lograr perfeccionar el rendimiento de los tubos electrónicos hechos para una definición de 120 líneas, llevándolos a 440 líneas, “logró las primeras imágenes transmitidas en Sud América” (Informe de la RCA Víctor, de Candem). Con receptores instalados en el Palacio Legislativo y transmisor en su propia casa, Giampietro ordena la salida al aire y ante la multitud asombrada, se siente “Aquí CX 5 AQ, una sigla en el éter”. Y se recibe “con absoluta nitidez, al punto que pueden leerse hasta los letreros”, las imágenes del rostro de la hija de Giampietro, Nelly (hoy señora de Yates) y de los edificios vecinos del puesto de transmisión. Queda así en la historia, “la primera transmisión de un pionero de este arte, con *El primer transmisor de televisión en Sud América*” (Artículo publicado por el diario New York Times - “Here and there in the video world”, firmado por T. R. Kennedy jr.). Posteriormente, la revista “Radio AG”, de Argentina, ratificaría este primado: “Un profeta en su tierra. Desde 1929 Giampietro viene realizando experiencias en Uruguay, siendo el primer sudamericano que ha logrado transmitir imágenes visuales a más de 3 millas de distancia, con éxito”.

LA GUERRA PARALIZANTE — Pocos días después de la primera transmisión sudamericana, Giampietro vuelve a realizar otra; esta vez con la cámara “primitiva con dos visores telescópicos enfocados sobre



La primera imagen en la TV de América Latina: la hija Nelly, de Mario Giampietro.

el pianista Hugo Balzo y con un pequeño receptor que ofrecía una imagen todavía circular". El "Boletín de la RCA-Víctor" consigna por entonces, "un efecto tan notable, que movió a la progresista Radio Carve de Montevideo a patrocinar al joven Giampietro en su meritoria labor, anunciando la formación de una empresa comercial". Pero la guerra estaba en pleno desarrollo y aunque Giampietro continuó haciendo experiencias en su propia casa, perfeccionando su equipo, las restricciones técnicas y militares, fueron ahogando tales experimentos, dando por finalizada esta primera etapa, de prehistoria de la TV uruguaya. En un discurso pronunciado por Giampietro, por esa época, manifestó: "La TV será un medio de acercamiento entre los pueblos, porque unirá París, Nueva York, Londres, Buenos Aires, con Montevideo, con acontecimientos de vida nacional". El joven pionero se adelantaba una vez más; ahora, al advenimiento de los satélites de comunicaciones.

SEGUNDA EPOCA - LA HISTORIA — Es también ésta, una relación de pioneros, de hombres que lucharon con la incredulidad. Tal el caso de Ricardo Martínez, creador de CUFE (Compañía Uruguaya de Filmaciones y Exhibiciones), que rentaba películas de 16 mm. para colegios, locales del interior, fiestas particulares, y que también producía filmes ("Artigas, Protector de los Pueblos Libres"). Y tenía a su cargo la colocación en plaza de proyectores de 16 mm. de la marca RCA-Víctor. Todo comenzó cuando la empresa mencionada, obtuvo un notable éxito al colocar en escuelas del país, un número considerable de proyectores, adquiridos por las Comisiones de Fomento respectivas. Dicha operación resultó tan ejemplar, que la RCA hizo imprimir un número de folletos, mostrando "cómo un distribuidor inteligente, saltaba dificultades frente a importaciones cerradas, y nada menos que incorporando el cine a las escuelas, lo cual da una imagen muy favorable de Uruguay". El "manager" de la División Internacional de la RCA prometió a Martínez satisfacerlo en lo que le pidiera, como forma de reconocer sus méritos y esa oportunidad llegó.

Martínez y la gente de CUFE, llegaban por entonces a la conclusión que el límite en la colocación de proyectores cinematográficos, había sido alcanzado, "y que la televisión iba pronto a desplazar al cine, en los hogares y en las escuelas". Por entonces, comenzaba en la Argentina, la era del video, con Radio Belgrano (después Canal 7) transmitiendo en forma comercial. Se organizaron cursos de televisión a cargo del Ing. Francisco Elices, y se programó en el piso 10 del Palacio Municipal, una recepción de TV argentina, con colaboración de Narciso Tiboni y de la empresa Crul que prestó un receptor. El resultado fue espectacular y en un día de torrencial lluvia, quedó sellado el destino del medio: habría TV en Uruguay y pronto.

LA "ESTACION DE COREA" — Hay una leyenda circulante sobre el origen de la primera estación televisiva uruguaya, que hoy se aclara. Al Ing. Abraham I. Kechker, representante en Uruguay de la RCA Víctor (hombre que luego tendría fundamental papel en la extensión de la TV al interior del país), se le planteó la posibilidad de traer al país "una emisora experimental, de esas que utilizaba el ejército norteamericano para instruir a sus soldados en Corea", aceptando así el ofrecimiento del "Manager" norteamericano. Los primeros informes de EE.UU. fueron desalentadores: "Es un pedido insólito. La estación tiene que ser integrada de otra manera. Es muy chica. No sirve". Martínez respondió que "serviría para estimular una conciencia nacional" y un día recibe un lacónico pero comprensible telegrama: "Mormacsur - Canal 10". Era la esperada "estación de Corea", que llegaría finalmente.

Con Don Raúl Fontaina se estableció, de inmediato, "el casamiento entre Cufe y Sadrep, entre el cine y la radio" y por otra parte se puso en marcha una sociedad ya formada, SAETA, (Soc. Anónima Emisoras de Televisión Asociadas), con equipos en préstamo y con una estación transmisora, cuyo costo total fue de 65.408 dólares al cambio de \$ 4.11. Con el equipo, además de la planta de poder, el control, llegó también la legendaria cámara TK 11 A, con la que el primer cameraman que

tuvo el Uruguay, Jorge Severino, hizo prodigios de ubicación, que sorprendieron a todos quienes llegaban a los viejos "galpones de la Exposición", que fueron un segundo paso de la primerísima estación de circuito cerrado que funcionó durante 5 meses, debajo del tanque de agua de la Exposición Nacional de la Producción, desarrollada desde diciembre de 1955 hasta febrero de 1959 en el predio de Centenario e Industria.

POR FIN, LA TV — La fecha oficial de inauguración del equipo al aire, fue el 7 de diciembre de 1956, cuando SAETA salió al aire, sustituyendo a la instalación provisoria que hizo circuito cerrado en la mencionada Exposición. Los comienzos fueron duros y debió formarse una Comisión de Apoyo, integrada por prestigiosos representantes de industria y comercio, pero poco a poco, la publicidad comenzó a tomar su puesto en el sustento del nuevo medio, afianzándolo. Siete años estuvo Saeta en ese predio de la Exposición, hasta su traslado al moderno edificio de la calle Carnelli, donde funciona desde 1963.

Esta es una cronología sintética, sobre los últimos acontecimientos, que dieron lugar al funcionamiento efectivo, de la televisión en Uruguay.

- 23/10/51 — El Ministerio de Defensa Nacional fija las normas que habrían de regir para el funcionamiento de la TV en el Uruguay.
- 15/7/55 — En el Ministerio de Instrucción Pública y Previsión Social, se firma el contrato entre el SODRE y la General Electric, "para suministro e instalación del servicio de televisión en nuestro país, trabajo que deberá quedar terminado en un lapso de 13 meses y medio". Los equipos costaron 750 mil pesos, al cambio de \$ 1.91 por dólar. Al arribar al país, esos equipos quedaron depositados en un local cedido por el entonces Concejo Departamental de Montevideo.
- 14/10/55 — Se dispone el usufructo por parte del SODRE, del Canal 5 (70 - 82 mg/s), con la característica CX A TV 5.
- Diciembre 1955/mayo 1956 - Con un estudio precario instalado debajo del tanque de agua de la Exposición Nac. de la Producción, funciona en circuito cerrado, la televisora que luego habría de ser Saeta - Canal 10.
- 7/6/56 — El Poder Ejecutivo reglamenta, por Decreto 23941, la instalación de emisoras de televisión, dentro del marco legal de la Ley de Radiodifusión 8390 del 3/11/1928. Se cita al Sr. Mario Giampietro, autorizando el expediente que había iniciado en 1941, fijándole un plazo prudencial para ponerse en condiciones reglamentarias.
- 7/12/56 — Se inaugura oficialmente, con imagen al aire, Canal 10 - Saeta TV. Primera imagen al aire: Raúl Fontaina h.
- 7/11/57 — Se adjudica al Sr. Mario Giampietro, la frecuencia de Canal 12 TV.
- 21/11/57 — Se autoriza la salida al aire de Saeta TV - Canal 10, pero ya estaba favorecida por un régimen especial, a raíz de sus emisiones experimentales.
- 19/4/61 — Sale al aire Monte Carlo TV — Canal 4, que habría de introducir importantes cambios técnicos en el video nacional, como las incorporaciones del primer equipo de video-tape, de la primera estación móvil, de los primeros experimentos organizados en el Interior.
- 2/5/62 — Inauguración oficial de Teledoce - Canal 12, con una programación compuesta, en un 85% por programas nacionales.
- 28/2/63 — Inicia sus emisiones experimentales, Canal 5 SODRE.
- 19/6/63 — Inauguración oficial de Canal 5 - SODRE.

TELEVISION EN EL INTERIOR

Hoy que está cubierto el espectro de posibilidades en el Interior del país, conviene recordar que por el año 1963, las fuerzas vivas de varias ciudades se movilizaron, solicitando a los Poderes, las autorizaciones

correspondientes para instalar estaciones en los puntos estratégicos del país. En ese sentido fue fundamental la labor de APTI —Asociación Pro Televisión en el Interior— patrocinada por industriales y comerciantes del ramo televisivo, que se movilizó activamente a través de su Secretaría ejercida por el Ing. A. I. Kechker. Las primeras transmisiones continuadas de TV en el Interior, fueron realizadas con los equipos de exteriores de Monte Carlo TV - Canal 4, dirigidos por Ildefonso Beceiro y tuvieron lugar en Paysandú, Salto y Fray Bentos, en esta última ciudad, con la colaboración de Canal 5 - SODRE. El impacto popular de esas transmisiones experimentales, puso en marcha el mecanismo de autorizaciones, que culminó con la conocida situación actual.

CARVE EL TIEMPO

UNA HISTORIA QUE CUBRE URUGUAY Y AMERICA

El año 1928 fue el principio, en la pequeña casa de la calle Solís Grande. En aquel entonces, Montevideo, más allá de sus aperturas progresistas, guardaba aún sus perfiles de gran familia, apenas desprendida de los aromas novecentistas. Y a esa gran familia, prendida al naciente milagro radiotelefónico, envolvió la locura linda de los muchachos del DIARIO ORAL en CARVE.

En esa época, la radio, cerraba sus emisiones de 2 a 6 de la tarde, pues se suponía que la gente, apegada a la costumbre de dormir la siesta, no la escuchaba. EL DIARIO ORAL, verdadero comienzo de la historia de CARVE, rompió aquella tregua aldeana. Conquistó la tarde. Y la siesta montevideana se quedó con los ojos abiertos y el oído atento para no perderse su bullanguero mensaje. Comenzaba una nueva época.

ROBERTO FONTAINA ("Cachetazo"), RAUL FONTAINA ("Salpicón"), JUAN ENRIQUE DE FEO ("El Pardo Luna"), JAIME FARELL ("Roncadera") y ALFREDO BASSO ("Ojo e'trapo") fueron inicialmente los quijotesos personajes que arrasaron con el descreimiento y la indiferencia. Don Carlos Carve, fundador de la emisora, los acogió con simpatía y generosidad. Y se hizo acreedor a que su nombre quedara para siempre identificado con la radio.

Luego, Don ROBERTO FONTAINA, Don RAUL FONTAINA y Don JUAN ENRIQUE DE FEO, en posteriores etapas, asumieron la responsabilidad plena. Supieron convertir aquel aparente juego radial de los primeros tiempos, en una verdad de todos los días. Y alentaron y concretaron dentro y fuera de fronteras, con el apoyo de otros apasionados del quehacer radiotelefónico, el ideal común:

HACER DE RADIO CARVE LO QUE SIEMPRE HA SIDO Y ES. UNA RADIO DE VERDAD, que se proyecta hacia Uruguay y América como una amiga de todas las horas.

El 19 de abril de 1935, se fundó CX 24 RADIO EL TIEMPO (anteriormente LA VOZ DEL AIRE) que en la frecuencia de 1.010 Kcs. y con 10 Kw. vino a acompañar a CARVE, imponiendo actualmente una definida personalidad como la emisora que "Siempre acompaña", a través de programas de directa comunicación.

CARVE con 52 años creando amigos en todo el mundo y EL TIEMPO con su personalísima presencia en el centro del dial, escriben día a día y noche a noche una historia que es la historia misma de las comunicaciones humanas.



CARVE



El Tiempo



DIFUSORAS DEL URUGUAY

Dos emisoras capitalinas integran la Empresa "Difusoras del Uruguay S.A.": CX-14 EL ESPECTADOR y CX-18 RADIO SPORT. Y ambas poseen señaladas características que las destacan en el concierto de la radiotelefonía uruguaya y de la continental.

Hombres con visión de las perspectivas del moderno sistema de comunicación que es la radio, permitieron que la onda de CX-14 abriera rutas hace 57 años como la primera Broadcasting Comercial de la República.

El medio siglo largo transcurrido comprende una serie de etapas de superación en los aspectos programáticos y técnicos, en las que EL ESPECTADOR marcó nuevos horizontes, cada vez más amplios en el ámbito radiofónico local.

Hoy la onda pionera del Uruguay se mantiene en un plano superior en su misión de informar, educar y servir de vehículo de solaz a la audiencia. Programas periodísticos, de esparcimiento, espacios consagrados a la divulgación cultural, dialogados humorísticos, una cuidadosa selección musical y un amplísimo servicio informativo permanente con noticias locales y del exterior, son motivos de real atracción para sintonizar CX-14 a cualquier hora del día o de la noche.

En la faz técnica, EL ESPECTADOR ofrece una novedad absoluta para el Uruguay.

Su nuevo equipo transmisor, de "Harris Corporation" con una potencia en antena de 50 kilovatios, prestigia el canal libre internacional en la frecuencia de 810 kHz. que ocupa.

El sistema de modulación por pulsos, de rendimiento y perfección técnica excepcionales, recoge los últimos adelantos en la materia, y ya es empleado por radiodifusoras de renombre mundial.

Equipos trans-receptores de enlace Estudios-Planta y móviles de radioreportaje, integran el panorama de eficiencia que brinda esta calificada Emisora Uruguaya. Además, los programas de CX-14 son irradiados por las frecuencias CX-A-61 (6.045 kHz.) y CX-A-19 (11.835 kHz.) lo que da a sus transmisiones un alcance mundial.

RADIO SPORT surgió, al comenzar el año 1933, como continuadora de las transmisiones de la antigua Difusora Colón, con su planta emisora en la calle Lanús, que muy poco tiempo antes había trasladado sus Estudios a la zona céntrica de Montevideo.

La vida de RADIO SPORT quedó señalada por su título de "La Emisora de los Deportes". Primero fue el Fútbol, trasmitidos sus relatos con continuidad desde el Estadio Centenario y posteriormente igual tarea se cumplió con los espectáculos de Básquetbol, Ciclismo, Boxeo, etc. En una primera etapa fueron las competencias locales pero después alcanzaron dimensión mundial.

En 1938, RADIO SPORT contó con el primer equipo móvil que tuvo una emisora uruguaya, e incorporó a sus transmisiones los relatos de pruebas ciclistas en ruta. Su colaborador Enrique Pellicciari creó la Vuelta Ciclista del Uruguay, prueba anual que se desarrolla en Semana de Turismo y que hasta 1979 había sido transmitida durante 36 años.

Al margen de los relatos de competencias, RADIO SPORT mantiene una programación musical cuidadosamente seleccionada y ofrece un noticioso permanente del quehacer deportivo en todo el mundo que puede ser escuchado a lo largo de la jornada diaria.

Cuenta con los más evolucionados elementos técnicos y ha aumentado su potencia, logrando incrementar su nivel de audiencia en el territorio nacional y países vecinos.

EL ESPECTADOR y RADIO SPORT cuentan con un edificio propio en la calle Soriano esquina Yaguarón, construido especialmente para sus Oficinas, Estudios y Radioplatea, inaugurado en 1961, con un área de 1.600 m² en un solo piso.

Y en las adyacencias del Parque Lecocq, en un predio de propiedad de la Empresa, de 25 hectáreas, se halla el edificio de la Planta Emisora con sus cinco equipos —titulares y de emergencia—, y los sistemas irradiantes de los mismos.

El Señor Héctor Amengual desempeña las funciones de Director General y preside el Directorio de la Sociedad.

Desde 1977 y reelecto por dos años más en 1979, el Señor Amengual ocupa asimismo la Presidencia de la Asociación Interamericana de Radiodifusión (AIR), organismo que agrupa a más de 14.000 emisoras de Radio y Televisión de las tres Américas.



CX 20 MONTE CARLO

Fundada por don Carlos Romy, Monte Carlo salió por primera vez al aire en la Nochebuena de 1924, en tiempos de Julio De Caro, Gardel, los tranvías ingleses, las radio galena. Las voces de Carlo Buti, Concepción Olona —actriz de fama internacional— y de José Mojica y Luis Sandrini, caracterizan este primer período que perdura en el recuerdo de muchos uruguayos. Hoy, sus programas estables, figuran en los primeros lugares de las encuestas, lo que autoriza a decir que tiene el liderazgo de audiencia y que se trata de uno de los medios de comunicación más importantes del Cono Sur.

Monte Carlo CWO, CX desde la Convención Internacional de Radiodifusión celebrada en 1928 en Ginebra, fue testigo de entusiasmos que conmovieron al país, como las victorias celestes de 1924, 1928 y 1930.

En la década del 50 Monte Carlo comienza a concretar lo que será uno de los pilares de su éxito: el departamento informativo, que cuenta con un amplio y prestigioso equipo.

En 1946, los estudios centrales de Monte Carlo pasan al corazón de la ciudad (Río Branco, entre Mercedes y Uruguay), en tanto sus equipos técnicos a un predio apartado, propiedad de la emisora. Cuatro años después se instala en Avenida 18 de Julio e inaugura otro centro de éxitos: la fonoplatea. Los nombres más relevantes de la radiotelefonía, Beniamino Gigli, Maysa Matarazzo, Dorival Cayni, Gregorio Barrios, Eladia Blázquez, Agostinho Do Santos, Ariel Ramírez, Marianito Mores, Johnny Hallyday, la voz de Margarita Xirgu, de enorme incidencia en el teatro nacional, se unen a Monte Carlo a lo largo de los años.

En 1955 comienza uno de los programas de mayor resonancia: "Monte Carlo Show", conducido por Gabriel Vilanova, que acumula años de éxito, reuniendo en un espacio de gran jerarquía, los mayores atractivos musicales.

Se suman luego programas que superan todos los records de audiencia. En primer término "Aquí está su disco", conducido por Eduardo Bello, que mantiene hasta hoy el primer lugar en el rating nacional. El programa reúne algunas claves importantes: el oyente es complacido en los temas de su preferencia, su voz participa del programa, el conductor escucha al oyente con amistoso respeto. Un ejemplo entre mil da la idea del éxito del programa: desde Australia, residentes uruguayos, suelen solicitar por carta discos que dedican, por intermedio de Monte Carlo, a familiares que viven en Uruguay.

Otros programas, como "Tangos a Media Luz", "Monte Carlo a sus órdenes" o "Juventud 20", están en un singular primer plano. Los equipos —un circuito de puestos de transmisión ubicados en puntos clave— y todos los avances técnicos para informar desde el mismo lugar en que nace la noticia, complementan una programación que en 1965, en un concurso organizado por la red de emisoras de España, obtiene el primer premio —la Estrella de Oro— superando a instituciones como la BBC de Londres o la RAI.

Hoy, junto a Monte Carlo Televisión Canal 4 y a Radio Oriental —emisora muy importante en el sector deportes— CX 20 está a la vanguardia de la comunicación nacional.

CX 140 RADIO ZORRILLA DE SAN MARTIN



Radio ZORRILLA DE SAN MARTIN CX 140, nació a través del impulso de un hombre: LUIS S. DINI, que creyó en la COMUNICACION y supo que Tacuarembó, su pueblo, quiere comunicarse. Un hombre con personalidad, tesón, inteligencia y un enorme caudal de energías que emprendió una obra quijotesca en una época en la que sólo pocos tímidos receptores eran testigos de los balbuceos de "La Voz Amiga del Norte Uruguayo". Esta voz Hermanó a pueblos y hombres en momentos en que las inundaciones dejaban un saldo amargo en la población; logró a través de su prédica, la construcción de un Estadio deportivo que es orgullo del norte del país; de Centros de Barrios que nuclean a la comunidad; Liceos, Escuelas y alzó su voz más de una vez para campañas en favor de ése, su pueblo que la respalda a diario.

CX 140 Radio ZORRILLA DE SAN MARTIN, realidad que se inició hace 40 años y en la que Tacuarembó exhibe todo su historial de ciudad moderna, buscando posibilidades de progreso y desarrollo.

El índice GALLUP de Opinión Pública en Tacuarembó, revela que la mayoría absoluta de la población la escucha con más frecuencia, por su publicidad exitosa, facilidad de sintonía, gran potencialidad y alta calidad tonal, a través de 19 horas que programa LUIS OSVALDO DINI y que es un verdadero show radial en constante renovación, imaginación, y dinamismo de la COMUNICACION.

CX 140 Radio ZORRILLA DE SAN MARTIN en el 140 del dial, con 25 kv. de potencia, cubre todo Uruguay y América llegando incluso a Europa con un mensaje de esperanza, amistad, alegría y cultura.



CX 8 RADIO SARANDI

Cuando recién el año 1933 apuntaba hacia el futuro, el 31 de enero, un sábado de tarde, se inauguraba la que es hoy CASA NUEVA de CX 8 Radio Sarandí, y que hasta 1946 se llamó CX 38 Radio Jackson. En ese mismo año de 1946, tomó su nombre actual. El acto de inauguración contó con la presencia y la palabra del aquel entonces Excmo. Sr. Arzobispo de Montevideo, Monseñor Dr. Juan Francisco Aragone, quien definía la concepción de aquella emisora en estos términos: "con rapidez fulminea, las alas impalpables del éter, han difundido a todos los vientos, rodeado de gloria, el nombre austero y augusto de DIOS". El Jefe de la Iglesia Católica en el Uruguay, daba así su bendición a lo que fue "una broadcasting católica", marcando el regocijo y la emoción de toda una colectividad.

Tuvo lugar seguidamente una exquisita velada de arte, en la cual el señor Juan Zorrilla de San Martín, ejecutó al violín, con real acierto y sensibilidad el Assai Andante de Nardini y la Siciliana de Duskin. A las distintas alocuciones y representaciones de personalidades de la época unió su voz, otra figura de primer plano en materia de arte, el señor Alberto Gallinal Heber, que hizo oír una excelente versión de trozos líricos: Cuarta Palabra, de Dubois; Simón Bocanegra de Verdi y II Flauto Mágico de Mozart.

Su primer Director General fue el Presbítero Ramón Puyal y Garanto; Gerente, el señor Guillermo Fynn; Administrador Comercial señor Carlos Suárez Martínez y Director Artístico, el señor Enrique Herrera Lerena.

Pero eso ya es historia, una historia de 47 años al servicio de la población, de una voz que nunca se apagó y que mantuvo constantemente la calidad humana, el sentido de solidaridad, a través de su pureza de sonido y de la imaginación creadora de sus hombres. Lo de hoy es radiante presente y va a ser historia, porque se ha dado el más atrevido, el más audaz paso en la radiotelefonía nacional, levantando el primer edificio pensado integralmente para radio. Lo han llamado CASA NUEVA, estimando que ha sido construida para prolongar día a día los sueños compartidos con los oyentes, la amistad, la dignificación de la función pública que cumple.

La concepción arquitectónica de CASA NUEVA es responsabilidad de los Arquitectos Oscar Mezzotoni y Eduardo Scheck.

Ambos coinciden en que el edificio de Enriqueta Compte y Riqué 1250, casi General Fraga, surgió de un planteo de necesidades y de acuerdo a ellas se concretó el proyecto que contempla esas necesidades.

El mismo se desarrolló en tres niveles: subsuelo, planta baja y planta alta, acondicionando el edificio a su función, que es la de transmitir sonidos. Debíó buscarse que esa transmisión fuese lo más pura posible, sin interferencias del exterior, usando elementos como alfombras, goma, corcho y materiales acústicos varios. Se ha dado, con esta complementación servicio radial-edificio, el primer paso en el Uruguay y quizás en latinoamérica, por su alarde de técnica, su concepción moderna, y la fe y confianza puestas en el país y su futuro.

Es fácil identificar a esta emisora, por un sonido limpio, medido, suave, sin estridencias; un estilo que no cambia, producto de sus técnicos y el calor humano esencial dado por sus Directores y personal en conjunto. La planta emisora de Sarandí sigue ubicada en Avda. Luis Batlle Berres 6072, donde durante las 24 horas del día se ejerce un control de calidad permanente.



CANAL 4

El 23 de abril de 1961, salía por primera vez la imagen de Canal 4.

Desde esa fecha, hasta el momento, los hogares uruguayos adoptaron a Monte Carlo TV, en virtud a que mostró un neto y verdadero profesionalismo, acercando a todos los hogares, una variada programación, que satisfacía los gustos más variados.

Nadie puede aún olvidarse, que por sus pantallas se vio Ruta 66, La Caldera del Diablo, Combate, Ben Casey, Aventuras en el Paraíso, El Amor tiene Cara de Mujer y muchas más, que lograron el máximo de preferencia, como Kojak en la actualidad.

La presencia en vivo de artistas internacionales como Catherina Valente, Raphael, las Mellizas Kesler, Milva, Rita Pavone, Roberto Carlos, Julio Sosa, Tavares, Vinicius de Moraes, Toquinho, el famoso Club del clan, Renny Ottolina. Que hizo vibrar a todo un pueblo con progra-

mas nacionales como "Las Tres Tareas de la Buena Voluntad" o "Llegan los Reyes".

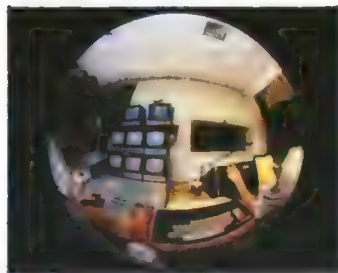
Que acercó los mejores eventos deportivos mundiales, en forma directa desde 1962.

Sobresaliendo en la faz periodística, con su notable equipo de Telenoche 4, que estaba presente en la NASA, cuando el primer viaje a la Luna, presentes también en forma exclusiva en varias elecciones presidenciales de los EE.UU.

Los primeros en acercarnos las imágenes de los sobrevivientes en la Tragedia de los Andes.

Unicos sudamericanos presentes en el momento que se desarrollaba la revolución chilena de 1973.

Todo lo que ha sucedido en el mundo, estuvo presente en pantallas de Canal 4, que ahora, en su nueva casa, promete acercar aún más, lo mejor del mundo del espectáculo y todo lo que realmente interesa, para poder seguir siendo el favorito de todos. Ahora, sólo nos resta ponerle color.



CANAL  **MONTE CARLO TV**
el gran canal

FIN DEL
PRIMER TOMO

ESTE PRIMER TOMO
DE LA EDICION SE
TERMINO DE IMPRIMIR
EN JULIO DE 1980 EN
LOS TALLERES GRAFICOS DE
IMPRESORA URUGUAYA COLOMBINO S.A.
PIEDRAS 477

11. 王上金等 2001